

Der Unfall im Straßenverkehr (§ 142 StGB)

Von Prof. Dr. Jan Zopfs, Mainz

I. Einleitung

In den letzten Jahren hatten verschiedene Gerichte bei der Prüfung der Strafbarkeit nach § 142 StGB die Frage zu beurteilen, ob Schäden, die beim Beladen eines Fahrzeugs auf einem Baumarktparkplatz¹ oder mit einem Einkaufswagen auf einem Parkplatz eines Supermarktes² eintreten, als Unfall im Straßenverkehr einzustufen sind. Dabei geht es nicht um die Frage, ob diese Parkplätze auch dem Straßenverkehr zuzurechnen sind. Denn das ist vielmehr offensichtlich, da diese – zwar privaten – Grundstücke für den allgemeinen Kundenverkehr und damit für eine unüberschaubare beliebige Personenanzahl als nutzbare Verkehrsfläche zur Verfügung gestellt werden.

Problematisch ist, ob diese Schadensfälle mit einer Teilnahme am Straßenverkehr verbunden sind und damit noch als Unfall im Straßenverkehr begriffen werden können. Das leitet über zu der Frage, nach welchen Kriterien der Unfall im Straßenverkehr von einem „normalen“ Schadensfall³ im öffentlichen Raum unterschieden werden kann. Hierzu findet sich in der Rechtsprechung zwar der Hinweis, der Unfall müsse eine Folge der besonderen Gefahren des Straßenverkehrs sein (siehe unten unter III.).⁴ Damit allein scheint aber nicht viel geholfen: Sieht man z.B. das Anstoßen einer Fahrertür beim Aussteigen nach dem Einparken noch als Unfall im Straßenverkehr, so fragt sich, ob das gleiche auch gilt, wenn die aussteigende Person zuvor bereits eine Stunde im geparkten Fahrzeug gewartet hatte (z.B. auf ein einkaufendes Familienmitglied). Verwirklicht sich im Aussteigevorgang der Person, die aus Verärgerung über das nutzlose Warten die Tür zu heftig aufstößt und dabei die Tür anschlägt, noch eine besondere Gefahr des Straßenverkehrs? Und was gilt, wenn der Schädiger nur einen Gegenstand aus dem vor Tagen geparkten Fahrzeug holt? Liegt ein Unfall im Straßenverkehr auch vor, wenn ein Fahrzeug beim Herausstellen der Mülltonne⁵ oder beim Ballspielen auf der Straße beschädigt wird? Dies führt weiter zu der Frage, ob eine vorsätzliche Verursa-

chung schlechthin oder nur in bestimmten Fällen noch als straßenverkehrsrechtlicher Unfall begriffen werden kann (Beispiele: A nimmt beim Ausparken die Beschädigung eines parkenden Fahrzeugs billigend in Kauf, B blendet als Fußgänger entgegenkommende Fahrzeuge mit einem Laserpointer, C bewirft einen fahrenden Pkw mit einer Limonadenflasche⁶).

Der nachfolgende Beitrag versucht, entsprechende Abgrenzungskriterien aufzuzeigen. Zu klären ist, weshalb das Beweissicherungsinteresse in bestimmten Schadensfällen (nämlich bei Unfällen im Straßenverkehr) strafrechtlich zu schützen ist. Anders ausgedrückt: Aus welchem Grund ist das Beweissicherungsinteresse nur in diesen Fällen, nicht aber bei anderen Schadensfällen im öffentlichen Raum besonders schutzwürdig? Dabei wird die Schutzwürdigkeit nicht nur durch den Merkmalskomplex „Unfall im Straßenverkehr“ begrenzt; eine Begrenzung könnte auch aus der Schadensart oder dem Adressaten der Norm folgen. Insoweit lohnt vorab ein kurzer Blick in die europäischen Nachbarstaaten und in die Entstehungsgeschichte des § 142 StGB.

II. Rechtsvergleichende und rechtshistorische Betrachtungen

Der Tatbestand der Unfallflucht ist in den europäischen Staaten unterschiedlich ausgestaltet: Mitunter wird ein Fehlverhalten nach dem Unfall gar nicht⁷ oder nur gering sanktioniert (ähnlich einer Ordnungswidrigkeit).⁸ Häufig wird auch nicht klar zur Nichthilfe bei der Rettung von Verletzten abgegrenzt.⁹ Lässt man diese Differenzen außer Betracht, so wird als Normadressat häufig nur der Fahrer des Fahrzeugs angesprochen.¹⁰ Unfälle, die durch Beifahrer oder durch Fußgänger verursacht werden, fallen also nicht in den Anwendungsbereich der Normen. Letzteres gilt auch, wenn nur Unfälle erfasst werden, an denen ein Motorfahrzeug oder ein Fahrrad beteiligt ist.¹¹

¹ Bejahend OLG Köln NZV 2011, 619 (620), mit krit. Anm. Hecker, JuS 2011, 1038 (1039); ablehnend AG Berlin-Tiergarten NZV 2009, 94 (95).

² Bejahend OLG Stuttgart VRS 47, 15 (16); OLG Koblenz MDR 1993, 366, sowie OLG Düsseldorf NZV 2012, 350 (351), m. zust. Anm. Terning, NZV 2012, 351 gegen LG Düsseldorf NStZ-RR 2011, 355 (356) m. zust. Anm. Lenhart, NZV 2013, 270 (271 f.).

³ Beispiele: A fällt bei der Reparatur des Hauses ein Dachziegel auf das auf der Straße stehende Fahrzeug des B; C beschädigt mit seiner Zigarette beim „public viewing“ den Mantel des D; der Hund des E geht auf den Hund der F los, die dadurch verletzt wird (BayObLG NJW 1980, 299, siehe auch unten unter IV.); G wirft auf dem Wochenmarkt versehentlich die Ware des S herunter.

⁴ Vgl. z.B. BGHSt 47, 158 (159) = NJW 2002, 626 (627) m.w.N.

⁵ So LG Berlin NStZ 2007, 100.

⁶ Mangels „typische[r] Gefahren des Straßenverkehrs“ lehnt das OLG Hamm NJW 1982, 2456, hier einen Unfall ab.

⁷ In Spanien wird nur die unterlassene Hilfeleistung pönalisiert.

⁸ Insbesondere bei Sachschäden, vgl. Nissen, in: *Himmelreich/Krumm/Staub*, Verkehrsunfallflucht, 6. Aufl. 2013, Rn. 505 ff.; ders., DAR 2014, 727; Zopfs, in: Joecks/Miebach (Hrsg.), Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, Bd. 3, 2. Aufl. 2012, § 142 Rn. 20 f.

⁹ Insoweit lässt sich das Rechtsgut nicht auf den Schutz des zivilrechtlichen Beweissicherungsinteresses begrenzen.

¹⁰ So z.B. in Großbritannien, Frankreich oder Luxemburg; in Österreich steht der Lenker des Fahrzeugs zumindest in besonderer Verantwortung im Vergleich zu anderen Verursachern bzw. Verpflichteten, vgl. §§ 4 Abs. 1, 99 Abs. 2 lit. a) (im Gegensatz zu Abs. 3 lit. b)) öStVO.

¹¹ Vgl. Art. 51 Abs. 1 i.V.m. Art. 92 Abs. 1 des schweiz. SVG.

Demgegenüber reicht das deutsche Recht weiter. Nach § 142 Abs. 5 StGB ist Unfallbeteiligter jeder, der zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann. Als Adressaten sind daher zunächst einmal alle erfasst, die sich im Straßenverkehr bewegen oder aufhalten: Fahrer oder Beifahrer eines Kraftfahrzeugs, Radfahrer, Personen mit besonderen Fortbewegungsmitteln im Sinne des § 24 Abs. 1 StVO (z.B. Inline-skates, Skateboards) und Fußgänger. Dass sich der Unfallbeteiligte zum Zeitpunkt der Unfallverursachung bereits im Straßenverkehr befunden hat (also schon Verkehrsteilnehmer ist),¹² wird strenggenommen ebenfalls nicht verlangt. Auch derjenige, der Anstalten macht, aus der privaten Ausfahrt auszufahren, und dadurch Verkehrsteilnehmer auf der Straße zum Ausweichen veranlasst, ist Unfallbeteiligter.¹³

Die weite Fassung des § 142 StGB geht auf den nationalsozialistischen Gesetzgeber zurück, der die Norm aus dem Straßenverkehrsgesetz¹⁴ in das Strafgesetzbuch überführte¹⁵ und ohne nähere Begründung¹⁶ den Anwendungsbereich auf alle Verkehrsunfälle und auf jeden erstreckte, der dazu beigetragen haben konnte. Zuvor war in § 22 KFG nur der Führer eines Kraftfahrzeugs als Adressat angesprochen worden, der beim Betrieb seines Fahrzeugs Schäden verursacht hatte. Diese Vorschrift wiederum war im Jahr 1909 mit dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG) eingeführt worden. Das KFG gliederte sich in drei Teile: Der erste umfasste die zivilrechtliche Haftung für Schäden, die beim Betrieb durch Kraftfahrzeuge für Außenstehende entstehen, der zweite die Notwendigkeit einer Fahrerlaubnis zum Steuern eines Kraftfahrzeugs, um solche Schäden zu vermeiden, der dritte die Absicherung dieser Schutzrichtungen durch entsprechende Strafvorschriften (Unfallflucht, Fahrerlaubnisverstöße und der Missbrauch der amtlichen Kennzeichen). Dabei standen in den Gesetzesberatungen der angesprochene Täterkreis (Fahrzeugführer) und der geschützte Personenkreis außer Frage, wie der nachfolgende Auszug aus dem Redebeitrag des Abgeordneten *Traeger* in den Beratungen zum KFG verdeutlicht:

¹² So z.B. im dänischen (§ 9 i.V.m. § 117 færdselslov) und italienischen (Art. 189 Abs. 1 Codice della strada) Recht.

¹³ Ein der deutschen Regelung vergleichbar weiter Adressatenkreis findet sich in der niederländischen Regelung (Art. 7 Wegenverkeerswet 1994 in der am 4.3.2016 gültigen Fassung).

¹⁴ § 22 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG) v. 3.5.1909.

¹⁵ Durch die VO zur Änderung der Strafvorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen v. 2.4.1940 als § 139a StGB a.F. eingefügt. Dieser lautete „Wer sich nach einem Verkehrsunfall“ [entfernt], „obwohl nach den Umständen in Frage kommt, daß sein Verhalten zur Verursachung des Unfalls beigetragen hat“.

¹⁶ Siehe dazu bei *Meurer*, Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – § 142 StGB, Reformdiskussion und Gesetzgebung seit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts, 2014, S. 76 (zur Entwurfsbegründung) und S. 80 (zur Gesetzesbegründung).

„Aber ich bin doch zu der Überzeugung gelangt, daß das Automobil das vortrefflichste und schätzenswerteste Fahrzeug ist für diejenigen, die drin sitzen. Da nun aber nicht alle Leute im Automobil sitzen und es auch Menschen gibt, die sich der gewöhnlichen Verkehrsstraßen zu Fuße bedienen müssen, so ist es doch sehr wünschenswert und vielleicht sogar die Pflicht des Staates, die nicht im Automobil Sitzenden gegen das Automobil zu schützen.“¹⁷

Der Blick über die Landesgrenzen und der in die Historie zeigen, dass der Straftatbestand der Verkehrsunfallflucht sich primär an den Führer des Fahrzeugs richtet(e). Zumindest historisch lässt sich dies darauf zurückführen, dass dieser mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs eine besondere Unfallgefahr in den Straßenverkehr hineinträgt¹⁸ und sich (zumal das Kraftfahrzeug nach einem Unfall häufig noch in Bewegung ist) unter Einsatz der Motorkraft ohne viel Aufwand schnell entfernen kann (Fluchtgefahr). § 142 StGB sieht indes solche Begrenzungen über den Unfallbeteiligten oder die beteiligten Fahrzeuge nicht vor. Die Abgrenzung zum normalen Schadensfall im öffentlichen Raum hat daher über den Merkmalskomplex „Unfall im Straßenverkehr“ zu erfolgen.

III. Der Ausgangspunkt der Rechtsprechung: Der Unfall als Folge der typischen Gefahren des Straßenverkehrs

Die Rechtsprechung verlangt für einen Unfall im Straßenverkehr einen „straßenverkehrsspezifischen Gefahrezusammenhang“. „In dem Verkehrsunfall müssen sich gerade die typischen Gefahren des Straßenverkehrs verwirklicht haben“.¹⁹ Mit dieser Formel allein lassen sich allerdings keine eindeutigen Ergebnisse erzielen:

Das OLG Stuttgart hat darauf hingewiesen, dass es zu eng wäre, nur solche Unfälle zu erfassen, die gerade mit der typischen Betriebsgefahr von Kraftfahrzeugen zusammenhängen. Der Bezug zu solchen Unfällen im Sinne des § 7 StVG sei durch die erweiterte Fassung der Unfallflucht im Jahr 1940 (siehe oben unter II.) gelöst worden. Daher seien nicht nur Gefahren erfasst, die gerade mit dem fließenden Verkehr zusammenhängen. Auch der ruhende Verkehr nehme „an dem Schutz teil, den der § 142 StGB gegen den Beweisverlust gewährt.“ Daher seien auch Schäden erfasst, die beim Entladen eines abgestellten Fahrzeugs auftreten.²⁰ Demgegenüber hat das AG Berlin-Tiergarten eingewandt, dass Unfälle beim Beladen des Fahrzeugs nicht zu den Unfällen im Straßenverkehr zu rechnen seien. Treffe beim Entladen den Fahrzeugführer zumindest noch die Sorgfaltspflicht aus § 23 Abs. 1 S. 2 StVO, sei dies beim Beladen nicht der Fall, da das Fahr-

¹⁷ 154. Sitzung des Reichstags v. 5.11.1908 = Verhandlungen des Reichstags, Stenographische Berichte, Bd. 233, 1909, S. 5270.

¹⁸ Besonders zu Beginn des Kraftfahrzeugverkehrs wurde die Geschwindigkeit des herannahenden Fahrzeugs von den anderen Verkehrsteilnehmern unterschätzt (plötzliches Auftauchen des Kraftfahrzeugs).

¹⁹ OLG Köln NZV 2011, 619 (620) m.w.N.

²⁰ OLG Stuttgart NJW 1969, 1726 (1727) – dort auch das Zitat.

zeug noch nicht geführt worden sei. Es liege kein Unfall im ruhenden, sondern ein solcher im stehenden Verkehr vor.²¹

Dem hat wiederum das OLG Köln widersprochen, indem es eine Entscheidung des LG Aachen²² aufgehoben hat. Das Landgericht hatte bei einer Schädigung beim Beladen – im Einklang mit dem AG Berlin-Tiergarten – den Straßenverkehrsbezug verneint und einen Unfall im Straßenverkehr abgelehnt. Das OLG Köln verweist für den straßenverkehrsspezifischen Gefahrenzusammenhang darauf, dass der Schaden eine „verkehrsbezogene Ursache“ haben müsse. Bei haltenden und parkenden Fahrzeugen sei das Be- und Entladen verkehrsbezogener Teil des ruhenden Verkehrs, weil insoweit ein innerer Zusammenhang mit der Funktion eines Kraftfahrzeugs als Verkehrs- und Transportmittel bestehe. Es mache dabei keinen Unterschied, ob der Schaden schon beim Beladen oder erst beim Entladen des Fahrzeugs aufträte. Denn dem „Schutzbereich des § 142 StGB unterfallen gerade solche Geschehensabläufe im öffentlichen Straßenverkehr, die mit einem erhöhten Unfall- und Schadensrisiko sowie – wegen der Beteiligung eines Fahrzeugs – mit dem Risiko eines schnellen Entfernens des Verursachers vom Unfallort und damit einem gesteigerten Aufklärungsinteresse anderer Verkehrsteilnehmer einhergehen.“²³ Das Wegrutschen oder Abprallen des Ladeguts sei „eine typische, sich aus dem Verkehrsvorgang ergebende Gefahr“.²⁴

Fasst man die bisher vorgestellten Gesichtspunkte zusammen, so sollen straßenverkehrsspezifische Gefahren auch im ruhenden Verkehr relevant sein (so allgemein das OLG Stuttgart), in den an die Verkehrsteilnehmer gerichteten Pflichten der StVO zum Ausdruck kommen (AG Berlin-Tiergarten), als verkehrsbezogene Ursachen mit dem Zweck der Nutzung des Fahrzeugs zusammenhängen und besondere Risiken der Fahrzeuginanspruchnahme widerspiegeln (OLG Köln). Dass der ruhende Verkehr in den Anwendungsbereich des § 142 StGB fallen soll, lässt sich mittlerweile allerdings schon unmittelbar aus § 142 Abs. 4 StGB folgern²⁵ und stand selbst vor 1940 nicht in Frage.²⁶ Die bußgeldbewehrten Verhaltenspflichten der StVO sind als Anknüpfungspunkt für den Unfall im Straßenverkehr nicht aussagekräftig, da sie nicht nur an alle Verkehrsteilnehmer (also auch Fußgänger und Inlineskater [§ 31 Abs. 2 S. 3 StVO]), sondern auch an Personen gerichtet sind, die gar nicht am Verkehr teilnehmen wollen, sondern störend in ihn eingreifen (§§ 31 Abs. 1, 32,

33 StVO). Demgegenüber scheinen die beiden Argumente des OLG Köln weiter zu führen: Zwar ist die Nutzung des Fahrzeugs als Verkehrs- und Transportmittel nichts anderes als die Teilnahme am Straßenverkehr; erfasst wären also Gefahren, die mit der verkehrsgerechten Nutzung des Fahrzeugs als Verkehrsmittel zusammenhängen.²⁷ Das führt bei der Bestimmung der straßenverkehrsspezifischen Gefahren in positiver Hinsicht zwar nicht viel weiter²⁸ (erklärt insbesondere nicht, weshalb das Beweissicherungsinteresse bei einem Unfall im Straßenverkehr so besonders schutzwürdig ist), erlaubt aber negativ den Ausschluss einer verkehrsfremden Nutzung (dazu gleich unter IV.). Außerdem führt das OLG Köln für die Unfallverursachung mit einem Fahrzeug das Risiko an, dass der Verursacher sich schneller entfernen kann. Dieses Risiko führt nun zwar nicht zu einem „gesteigerten Aufklärungsinteresse“ der anderen Unfallbeteiligten und Geschädigten,²⁹ spiegelt aber die Mobilität der Verkehrsteilnehmer wider, die ein Kennzeichen der besonderen Beweissituation des Unfalls im Straßenverkehr ist (dazu unter V.).

IV. Verkehrsfremde bzw. nicht-verkehrsbezogene Gefahren

Gefahren für den Straßenverkehr, die sich in der konkreten Gefährdung anderer Personen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert verdichten und widerspiegeln können, entstehen nicht nur durch die gefährliche Teilnahme am Straßenverkehr (§ 315c StGB), sondern auch dadurch, dass mittels eines verkehrsfremden Verhaltens in gefährlicher Weise in den Straßenverkehr eingegriffen wird (§ 315b StGB). Kommt es in diesen Fällen über die konkrete Gefährdung hinaus zu einer Schädigung, so besteht auch bei verkehrsfremden Eingriffen ein Interesse des Geschädigten, die für die Geltendmachung des Schadensersatzes nötigen Beweise zu sichern. Gleichwohl genügt nach Ansicht der Rechtsprechung in der Regel ein verkehrsfremdes Verhalten nicht, um einen Unfall im Sinne des § 142 StGB zu begründen. Zwar fehlt es nach Auffassung des BGH nicht schon deshalb an einem Unfall, weil der Schädiger in diesen Fällen typischerweise mit Vorsatz handele. Denn insoweit genüge es, dass für den Betroffenen ein „ungewollter Schaden entstanden ist, weil es sich dann zumindest für diesen anderen um ein ungewolltes, ihn plötzlich von außen her treffendes Ereignis handelt“. Erforderlich sei aber, dass sich in einem Unfall gerade die „typischen Straßenverkehrsgefahren“ verwirklichen.

²¹ AG Berlin-Tiergarten NZV 2009, 94 (95).

²² LG Aachen, Urt. v. 7.2.2011 – 73 Ns-607 Js 784/08-205/09.

²³ OLG Köln NZV 2011, 619 (620).

²⁴ OLG Köln BeckRS 2011, 21092 (insoweit in NZV 2011, 619 nicht abgedruckt).

²⁵ Wobei dort noch nicht geklärt ist, ob sich der Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs nur auf Unfälle im ruhenden Verkehr (beim Halten und Parken) beschränkt oder auch Unfälle erfasst, die an stehenden Objekten im Vorbeifahren verursacht werden, dazu *Henseler*, § 142 Abs. 4 StGB, Ist eine tätige Reue des Gesetzgebers erforderlich?, 2011, S. 4 ff, 37.

²⁶ Auch beim Einparken und Anhalten wirkt sich die Betriebsgefahr des Fahrzeugs aus.

²⁷ Ähnlich LG Berlin NStZ 2007, 100, das auf die Verkehrssicherheit von Verkehrsvorgängen abstellen will, und OLG Düsseldorf NStZ 2012, 326, das auf die typischen Gefahren bei der Nutzung des Einkaufswagens auf einem öffentlichen Parkplatz abstellt.

²⁸ Als „straßenverkehrsspezifisch“ lassen sich allenfalls diejenigen Gefahren bezeichnen, die bei der Nutzung des Straßenverkehrs als Verkehrsteilnehmer auftreten.

²⁹ Das Aufklärungsinteresse wird durch den Unfall ausgelöst und steigert sich nicht dadurch, dass der Täter mit einem Fahrzeug einfacher flüchten kann. Gemeint ist wohl eher die Gefährdung des Beweissicherungsinteresses.

Diese fehlten bei verkehrsfremden Eingriffen zwar nicht schlechthin, wohl aber dann, „wenn ein Verhalten schon nach seinem äußeren Erscheinungsbild keine Auswirkung des allgemeinen Verkehrsrisikos, sondern einer deliktischen Planung ist.“³⁰ In ähnlicher Weise hatte die Rechtsprechung bereits früher argumentiert. So hatte das BayObLG in dem Fall, in dem ein Fußgänger infolge einer Hundebeißerei zu Boden gerissen und verletzt wurde, einen Unfall abgelehnt: Die Gefahren einer solchen Beißerei seien auf das typische Verhalten von Hunden zurückzuführen, seien aber nicht typisch für die Teilnahme am Straßenverkehr.³¹ Bereits 1972 hatte sich wiederum der BGH dazu geäußert, ob das Rammen eines verfolgenden Polizeifahrzeugs mit dem eigenen Fahrzeug, um eine Flucht zu ermöglichen, noch einen Unfall im Sinne des § 142 StGB begründen kann. Er bejahte dies, da der Täter das Fahrzeug „in erster Linie seinem Zweck entsprechend als Mittel der Fortbewegung im öffentlichen Verkehrsraum und nicht etwa (ausschließlich) als Tatwaffe benutzt“ habe.³²

Fasst man diese Rechtsprechung zusammen, so bringt das schadensursächliche Verhalten dann kein straßenverkehrsspezifisches Unfallrisiko mit sich, wenn es sich zwar im öffentlichen Verkehrsraum ereignet, aber erkennbar nicht auf eine Teilnahme am Straßenverkehr abzielt, sondern ausschließlich anderen Zwecken folgt. Das Werfen von Gegenständen auf fahrende Fahrzeuge ist daher ebenso wenig erfasst wie das Hantieren mit einem Laserpointer durch einen Fußgänger, da dieses Verhalten erkennbar anderen – nicht auf eine Fortbewegung im Verkehr – gerichteten Zwecken folgt. Gleiches gilt, wenn ein Handwerker bei der Reparatur eines Zauns oder Personen beim Spielen auf der Straße abgestellte Fahrzeuge beschädigen. Denn mit dem Aufenthalt im Verkehrsraum und der Vornahme der risikobehafteten Tätigkeiten werden erkennbar nicht-verkehrsbezogene Zwecke verfolgt, d. h. sie sind nicht auf eine Fortbewegung im Verkehr ausgerichtet.

Mit dieser negativen Abgrenzung sind aber – immer noch – zwei Fragen nicht beantwortet: Was gilt bei Maßnahmen, die allenfalls mittelbar zu einer Fortbewegung im Straßenverkehr beitragen, wie etwa das Beladen oder die Reparatur eines Fahrzeugs? Und weshalb ist nur bei einem auf Fortbewegung im Verkehr ausgerichteten Verhalten das Beweissicherungsinteresse besonders schutzwürdig?

³⁰ BGHSt 47, 158 (159) = NJW 2001, 626 (627).

³¹ BayObLG NJW 1980, 299 (300); anderes gelte, wenn der Hund vor einem Fahrzeug gescheut oder ein Fahrzeug zum Ausweichen gezwungen hätte.

³² BGHSt 24, 382 (383 f.) = NJW 1972, 1960. Zu weitgehend daher BGHSt 48, 233 (239) = NJW 2003, 1613 (1615), mit abl. Anm. Müller/Kraus, NZV 2003, 559 (560), wenn dort ein Unfall im Sinne des § 142 StGB bejaht wird, obwohl das Rammen des Fahrzeugs ausschließlich darauf abzielte, das gerammte Fahrzeug zu stoppen.

V. Fluchtimpuls, Mobilität und Anonymität der Verkehrsteilnehmer

Legt man den Ansatz der Rechtsprechung zugrunde, der die straßenverkehrsspezifischen Gefahren mit der Fortbewegung im Verkehr und einem Fluchtrisiko (OLG Köln – oben unter III.) verknüpft, so ist zu begründen, warum gerade diese Gefahren die strafrechtliche Schutzwürdigkeit des Beweissicherungsinteresses tragen. Dafür lassen sich zwei Aspekte anführen: ein psychologischer und ein dynamischer.

Psychologische Untersuchungen zum Fluchtmotiv bei der Unfallflucht zeigen, dass der typische (unvorhergesehene) Unfall beim Beteiligten zu einer Schreckreaktion führt. Diese bewirkt vor allem eine akute psychische Belastung,³³ da der Verkehrsteilnehmer einerseits noch am Verkehr teilnimmt und teilnehmen will (er wollte von A nach B reisen), sich zeitgleich aber mit der neuen Situation und den daraus folgenden Pflichten konfrontiert sieht. Gerade der Verkehrsteilnehmer, der mit seinem Fahrzeug noch in Bewegung ist, muss in Sekundenschnelle das Unfallereignis realisieren, das sich daraus ergebende Haltegebot umsetzen, zugleich seinen ursprünglichen Plan (Fortbewegung von A nach B) aufgeben und bei alledem die Verkehrssicherheit seines Fahrvorganges im Blick haben. Der plötzlich eintretende Schaden und die doppelten Anforderungen (weitere Verkehrsteilnahme³⁴ und Verhaltenspflichten wegen des Unfalls) führen deshalb häufig zur Überforderung des Unfallbeteiligten.³⁵ Diese löst wiederum einen Schutz- bzw. Verdrängungsmechanismus aus, der in einem Fluchtimpuls umgesetzt wird, durch den rationale Erwägungen zunächst einmal zurückgedrängt werden.³⁶ Geht man deshalb von einer Typizität des Fluchtimpulses insbesondere in den Fällen aus, in denen der Fahrzeugführer mit einem in Bewegung befindlichen Fahrzeug einen Schaden verursacht, so ist gerade in diesen Fällen das Beweissicherungsinteresse der anderen Unfallbeteiligten und Geschädigten – im Vergleich zu einem statistischen Schadensfall im Verkehrsraum (der Handwerker beschädigt bei der Zaunreparatur das danebenstehende Fahrzeug) – besonders gefährdet.³⁷

Flankiert wird dieser Gesichtspunkt durch zwei weitere Umstände: Die Schnelligkeit des Verkehrs und die Ano-

³³ Näher bei Duttge, JR 2001, 181 (183) m.w.N.

³⁴ Gemeint ist damit nicht nur die Beherrschung des Fahrzeugs, sondern auch der Umstand, dass typischerweise der Verkehrsraum durch nachfolgende Verkehrsteilnehmer beansprucht wird und dadurch der Verursacher zusätzlich unter Druck gerät.

³⁵ Die Überforderung ist häufig auch bei Geschädigten zu beobachten, die den erlittenen Schaden zunächst nicht wahrnehmen oder marginalisieren und sich entfernen. Sind die Unfallopfer Kinder, tritt häufig die Angst hinzu, selbst etwas falsch gemacht zu haben.

³⁶ Zopfs (Fn. 8), § 142 Rn. 17, sowie Duttge, JR 2001, 181 (184), der die Unfallflucht als „asthenisches Affektdelikt“ einordnet.

³⁷ Ob eine Nichtbefolgung des Normbefehls durch den Unfallbeteiligten gerade ein strafwürdiges Unrecht begründet, steht auf einem anderen Blatt, siehe dazu – auch rechtsvergleichend – Duttge, JR 2001, 181 (184 ff.).

nymität der Verkehrsteilnehmer (dynamischer Aspekt). Der Bereich des öffentlichen Straßenverkehrs ist dadurch gekennzeichnet, dass er von möglichst vielen unterschiedlichen Personen genutzt wird. Die Vielzahl und Schnelligkeit der Verkehrsabläufe erschwert deshalb generell die Beweissicherung. Anders als bei einem Schadensereignis auf einem Privatgrundstück ist es hier weitaus schwieriger, einen räumlichen Bereich in seinem Zustand zu „konservieren“. Außerdem ist es im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen (im Gegensatz zu privaten Flächen, z.B. bei fest zugewiesenen Mieterstellplätzen oder innerhalb eines abgegrenzten Firmengeländes) typisch, dass Personen aufeinandertreffen, die sich persönlich nicht kennen und letztlich auch nicht weiter beachten. Mit anderen Worten: In einer auf Mobilität ausgerichteten Gesellschaft ist der Straßenverkehr auch durch die Anonymität der Verkehrsteilnehmer untereinander geprägt – dabei kommt es nicht entscheidend darauf an, dass ein Fahrzeug benutzt wird: Anonymität herrscht auch in der Fußgängerzone. Bei einem Unfall tritt der Fahrzeugführer zwar durch die Schadensverursachung aus der Masse der anderen Verkehrsteilnehmer individuell hervor. Seine Anonymität verliert er aber typischerweise erst dann, wenn er selbst den Verkehrsfluss unterbricht, aussteigt und den Schaden begutachtet. Folgt er hingegen seinem Fluchtimpuls, so kann er in der Anonymität verbleiben³⁸ oder zumindest (wenn er Außenstehende mit der Unfallverursachung auf sich aufmerksam gemacht hat) unschwer wieder in der anonymen Masse der Verkehrsteilnehmer verschwinden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Beweissicherung nach einem Unfall im Straßenverkehr typischerweise in dreifacher Weise gefährdet ist: Zum ersten durch die Notwendigkeit, dass der Unfallort möglichst schnell für den Straßenverkehr wieder freigegeben werden muss, zum zweiten durch den Umstand, dass sich die Verkehrsteilnehmer typischerweise nicht kennen und zum dritten durch den Fluchtimpuls des Unfallbeteiligten. Insbesondere der letzte Umstand (Flucht als Folge der oben geschilderten Überforderung) fehlt in den Fällen, in denen der Schaden durch ein ausschließlich nicht-verkehrsbezogenes Verhalten verursacht wird: Wird der Schaden angestrebt, so beruht die Flucht nicht auf einer akut eintretenden psychischen Belastungssituation; ist der Schaden unbeabsichtigt verursacht worden (etwa beim Spielen, beim unachtsamen Hantieren mit dem Laserpointer oder dem Werkzeug des Handwerkers³⁹), so liegt zwar eine plötzliche Situationsänderung vor, eine Flucht aufgrund einer psychischen Überforderung⁴⁰ ist hier aber nicht typisch.

³⁸ Dabei ist nicht zu verkennen, dass der Fluchtimpuls durch die beim Unfall bestehende Anonymität noch verstärkt wird.

³⁹ Im Ansatz ähnlich OLG Köln BeckRS 2011, 21092 (insoweit in NZV 2011, 619 nicht abgedruckt): Der Handwerker ist kein Verkehrsteilnehmer.

⁴⁰ Zwar mag auch in diesen Fällen ein Verschwinden typisch sein. Dies beruht aber nicht auf einer psychischen Überforderung, sondern – wie bei normalen Schadensfällen – darauf, dass der Verursacher keine Verantwortung übernehmen will.

Der von der Rechtsprechung geforderte straßenverkehrsspezifische Gefahrenzusammenhang liegt also vor, wenn der Unfall aus einer Fortbewegung im Straßenverkehr erwachsen ist und typischerweise durch eine erschwerte Beweissicherung und Anonymität der Beteiligten gekennzeichnet ist. Erfasst sind daher Unfälle im Begegnungsverkehr, Schäden, die durch Vorbei- oder Auffahren an stehenden Objekten verursacht werden, und Unfälle, die sich beim Ein- und Ausparken ereignen. Zu den zuletzt genannten Schadensfällen ist auch das Anschlagen der Tür beim Ein- und Aussteigen zu rechnen, da diese Vorgänge unmittelbar auf eine Fortbewegung gerichtet sind, mögen sie auch mit einem Wechsel der Bewegungsart verbunden sein (Übergang Fahrzeugverkehr/Fußgängerverkehr).

VI. Fußgängerverkehr sowie Be- und Entladen

Letzteres setzt freilich voraus, dass auch die Fortbewegung als Fußgänger noch unter den Straßenverkehr zu rechnen ist. Kommt auch hier ein Fluchtimpuls zum Tragen? Anders als beim Führen eines Fahrzeugs ist der Fußgänger zwar mit geringerer Geschwindigkeit unterwegs. Er wird aber ebenso vom Schadensereignis überrascht, auch ihn trifft der Unfall plötzlich (Umstoßen eines Passanten, Touchieren eines Fahrzeugs durch ein geschobenes Rad oder ähnliches). Im Gegensatz zum Unfall eines Fahrzeugführers ist der Fußgänger jedoch nicht zugleich mit der Beherrschung des Fahrzeugs gefordert oder durch nachfolgenden Verkehr zum Weiterfahren veranlasst. Die Überforderung, die akute psychische Belastung für einen Fußgänger fällt deshalb – im Vergleich zum Fahrzeugführer – typischerweise deutlich geringer aus. Gleichwohl wird man auch die Unfälle, die durch Fußgänger verursacht werden, noch zu den Unfällen im Straßenverkehr rechnen können, sofern der Schaden aus einer Fortbewegung des Fußgängers folgte. Ebenso wie bei einem Fahrzeugunfall tritt der Fußgänger durch die Schadensverursachung individuell aus der Masse der anonymen Verkehrsteilnehmer hervor und kann durch ein kurz andauerndes Weiterlaufen schon wieder im Straßenverkehr (unter anderen Passanten, hinter der nächsten Ecke) und damit in der Anonymität untertauchen.⁴¹ Auch dem in Bewegung befindlichen Fußgänger bleibt nur wenig Zeit, um Unfall und Unfallbeteiligung zu realisieren und sein ursprüngliches Fortbewegungsziel aufzugeben, so dass auch hier ein Fluchtimpuls noch typisch ist. Handelt es sich hingegen um einen Schaden, der sich unter Besuchern einer Veranstaltung ereignet, die im öffentlichen Verkehrsraum stattfindet (public viewing),⁴² so fehlt der

⁴¹ Insbesondere die Unfälle, die im Vorbeilaufen durch ein Touchieren des stehenden Objekts verursacht werden, weisen Ähnlichkeiten zu den Unfällen eines Fahrzeugführers auf. Auch hier realisiert der Unfallbeteiligte seine Beteiligung meist erst dann, wenn er die Anstoßstelle schon passiert hat: Hier führt ihn dann die weitere Fortbewegung bereits von der Unfallstelle in die „schützende“ Anonymität.

⁴² Auch hier sind die Personen zwar ggf. in Bewegung (um ein besseres Blickfeld zu erreichen oder um Getränke zu besorgen), sie wollen aber nicht woanders hin, tauchen in diesem Sinn auch nicht aus der Anonymität auf, um sogleich

Fortbewegungscharakter und damit ein Unfall im Straßenverkehr.⁴³ Gleiches gilt bei anderen statischen Situationen, mögen sie auch darauf abzielen, letztlich eine Fortbewegung zu ermöglichen (etwa beim Warten an einer Haltestelle).

Zu klären bleibt, was bei Verhaltensweisen gilt, die zwar im Zusammenhang mit einem Fahrzeug stehen, selbst aber nicht Teil der Fortbewegung sind, wie die Reparatur⁴⁴ oder das Beladen⁴⁵ eines Fahrzeugs. Hier fehlt die typische, einen Fluchtimpuls auslösende Unfallsituation. Selbst wenn sich der Verursacher nach Abschluss der Reparatur/des Ladevorgangs mit dem Fahrzeug oder als Fußgänger fortbewegen will, ist die Fortbewegung zum Zeitpunkt der Schadensverursachung nicht das primäre Ziel. Auch der das Geschehen umschließende Straßenverkehr stellt typischerweise keine zusätzlich vom Verursacher zu beachtenden Anforderungen. Der Unfallverursacher tritt nicht erst durch den Unfall aus dem Verkehrsfluss/dem Fortbewegungsvorgang heraus. Er hat ihn vielmehr selbst unterbrochen, um eine anderweitige Tätigkeit vorzunehmen, die ihn aus der Masse der Verkehrsteilnehmer hervorhebt, und dies typischerweise an einem Ort, der als Fortbewegungsraum vom Straßenverkehr nicht beansprucht wird, so dass auch die typische Erschwerung der Beweissicherung fehlt. Schäden, die bei der Reparatur oder beim Beladen von Fahrzeugen eintreten, sind daher nicht als Unfall im Straßenverkehr im Sinne des § 142 StGB zu betrachten.⁴⁶

Wird ein Schaden durch den Einsatz eines Einkaufswagens im öffentlichen Verkehrsraum verursacht, ist zu differenzieren: Wird der Schaden mit dem Einkaufswagen auf dem Weg zum Fahrzeug verursacht (durch Touchieren eines geparkten Fahrzeugs), so stellt sich der Fall nicht wesentlich anders dar als bei einem anderen Fußgänger, der beim Vor-

in derselben des Straßenverkehrs wieder verschwinden zu können.

⁴³ Für diesen Raum wird man allerdings begrifflich bereits den Straßenverkehr ausschließen können, da dieser Bereich gerade nicht für eine Bewegung genutzt werden soll.

⁴⁴ Das OLG Köln (VRS 65, 431 f.) hat einen Unfall im Straßenverkehr bejaht, wenn das Fahrzeug beim Reifenwechsel vom Wagenheber rutscht und dadurch Fremdschäden verursacht werden.

⁴⁵ Hier ist der Übergang zum Einsteigevorgang freilich fließend, etwa dann, wenn der Einsteigende, um seine Jacke abzulegen, die hintere Seitentür öffnet und damit einen Schaden verursacht. In diesen Fällen wird man allerdings schon begrifflich kaum von einem Ladevorgang sprechen; es fehlt auch die für das Laden typische statische Situation.

⁴⁶ Ebenso: *Hecker*, JuS 2011, 1038 (1039); *König*, in: Henschel/König/Dauer (Hrsg.), Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 43. Aufl. 2015, § 142 Rn. 25; *Lenhart*, NZV 2013, 270 (272); *Renzikowski*, in: Matt/Renzikowski (Hrsg.), Strafgesetzbuch, Kommentar, 2013, § 142 Rn. 7; *Zopfs* (Fn. 8), § 142 Rn. 34; im Ergebnis auch *Schild/Kretschmer*, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Hrsg.), Nomos Kommentar, Strafgesetzbuch, Bd. 2, 4. Aufl. 2013, § 142 Rn. 39; *Weigend*, JR 1993, 115 (117).

beischieben seines Fahrrades Schäden verursacht;⁴⁷ insoweit lässt sich also ein Unfall im Straßenverkehr bejahen. Rollt der Einkaufswagen hingegen beim Beladen des Fahrzeugs (Ausladen des Einkaufswagens) weg, ist der schädigende Vorgang dem statischen Beladen zuzurechnen: ein Unfall im Straßenverkehr scheidet deshalb aus den oben genannten Gründen aus.⁴⁸

⁴⁷ Gleiches gilt, wenn der Einkaufswagen (z.B. mit Leergut) zum Supermarkt bewegt wird.

⁴⁸ Im Ergebnis ebenso LG Düsseldorf NStZ-RR 2011, 355 (356), das für einen Unfall im Straßenverkehr voraussetzt, dass „zum einen zumindest auf der Seite eines Beteiligten ein Fahrzeug i. S. der StVO involviert ist [...] und zum anderen der Unfall Ausdruck gerade derjenigen Gefahren ist, die mit der Fortbewegung mittels dieses Fahrzeugs verbunden sind“.