

Verkehrsstraftaten

Leitfaden für Ausbildung,
Fortbildung und Praxis

von

Bernd Brutscher

Polizeirat

Dipl.-Verwaltungswirt

Mitbegründet von

Carsten Baum

Erster Polizeihauptkommissar

Dipl.-Verwaltungswirt



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Buchvertrieb

Vorwort zur 10. Auflage

Die Neuauflage wurde auf den Gesetzesstand von Mai 2018 gebracht. Daneben wurde die seit der 9. Auflage umfangreiche Fortentwicklung der Rechtsprechung und Literaturmeinungen berücksichtigt und in der bisher bewährten Verfahrensweise eingearbeitet.

Besonders erwähnenswert sind die Auswirkungen durch

- das Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften,
- das Gesetz zur effektiveren und praxistauglicheren Ausgestaltung des Strafverfahrens und
- die zahlreichen Änderungen des Fahrerlaubnisrechts.

Diese gesetzlichen Änderungen hatten unmittelbaren Einfluss auf Teile des Buches.

Neu aufgenommen wurden § 315d StGB, Verbotene Kraftfahrzeugrennen, und § 267 StGB, Urkundenfälschung. § 315d StGB bekämpft Fälle von illegalen Kraftfahrzeugrennen und ist damit als klassische Verkehrsstraftat anzusehen. § 267 StGB dagegen soll gewährleisten, dass Urkunden echte und zuverlässige Beweismittel sind. Insofern ist § 267 StGB eher im allgemeinen Rechtsleben beheimatet. Die vielfältigen Verbindungen zu Themenkomplexen des Straßenverkehrs führten zu Bitten an den Autor, den Tatbestand zumindest in seinem Verkehrsbezug aufzunehmen. Dem wurde mit der vorliegenden Auflage Rechnung getragen. Obwohl zwischen dem bereits im Buch enthaltenen § 22 StVG, Kennzeichenmissbrauch, und der Handlungsvariante des § 267 StGB im Hinblick auf Manipulationen an amtlichen Kennzeichen eine Gesetzeskonkurrenz besteht, wurde § 267 StGB als eigenständiges Kapitel aufgenommen. Nicht zuletzt auch, um den bisherigen Gesamtaufbau des Buches beizubehalten.

Der derzeit geführten Diskussion über eine Reform des unerlaubten Entfernens vom Unfallort wurde durch die Darstellung der Optimierungsvorschläge des Deutschen Verkehrsgerichtstages zu diesem Thema entsprochen.

Bei § 24a StVG nahmen die Grenzwertdiskussion und die sehr umfängliche und teilweise gegenteilige Rechtsprechung zur Wirkung des Rauschmittels breiten Raum ein, die ihren Abschluss im letzten Jahr durch eine BGH-Entscheidung fand.

Das statistische Zahlenmaterial wurde soweit möglich auf den neuesten Stand gebracht.

Schließlich darf ich mich erneut bei Frau Aline Hollenbach, Landesinstitut für Präventives Handeln, und Herrn Dr. Andreas Ewald, Leiter der Toxikologie des Instituts für Rechtsmedizin an der Universität des Saarlandes, bedanken, die mich bei der Überarbeitung in ihren Fachgebieten unterstützt haben.

Saarbrücken, im Juni 2018

Bernd Brutscher

Vorwort zur 1. Auflage

Das Legalitätsprinzip aus § 163 StPO verpflichtet die Polizei zur Verfolgung von Straftaten. Wesentlichen Anteil an der Vielfalt der täglich von Polizei und Justiz zu bearbeitenden Delikte haben die sog. Verkehrsstraftaten. Es sind dies Delikte aus dem Strafgesetzbuch (StGB), Straßenverkehrsgesetz (StVG), Kraftfahrzeug-Steuer-gesetz (KraftStG) und Pflichtversicherungsgesetz (PflVersG), die – im Gegensatz zu den sog. Verkehrsordnungswidrigkeiten – mit Vergehensstrafe bedroht sind.

Wie andere Rechtsgebiete auch, ist gerade das Verkehrsrecht einer immer dynamischeren Fortentwicklung ausgesetzt. Dies ist erst kürzlich wieder im Zusammenhang mit der bereits erfolgten Herabsetzung der Promillegrenze für die absolute Fahruntüchtigkeit auf 1,1 sowie der geplanten Änderung in § 24a StVG auf 0,5 ‰ deutlich geworden. Beide Neuregelungen sind in dem Werk nach aktuellem Erkenntnisstand berücksichtigt.

Vor Probleme besonderer Art gestellt ist nach der deutschen Einigung die sich selbst erst neu formierende Polizei in den fünf neuen Bundesländern und im bisherigen Ostteil Berlins.

Aber auch in den alten Bundesländern fehlte bislang eine ganz auf Polizeibe-lange zugeschnittene Erläuterung der Verkehrsstraftaten, die dem meist unter Zeitdruck arbeitenden Praktiker rasche und dennoch ergiebige Informationen aus einer Hand bietet, ohne dass er dafür erst die verschiedensten Kommentare, Fachzeitschriften und Gerichtsentscheidungen durchforsten muss.

Gestützt auf ihre praktischen wie theoretischen Erfahrungen als Leiter einer Verkehrsüberwachungsgruppe, Dienstgruppenleiter, Verkehrssachbearbeiter sowie als Fachlehrer an der Polizeischule des Saarlandes, waren die Verfasser bestrebt, diese Lücke zu schließen. Mit dem Werk soll eine gleichermaßen für die Aus- und Fortbildung wie für die tägliche Praxis anwendbare Orientierungshilfe gegeben werden.

Alle bedeutsamen Verkehrsstraftaten sowie deren Auswirkungen auf Fahrerlaubnis und Führerschein des Täters werden prägnant erläutert.

Anregungen aus der Praxis zur Berücksichtigung im Rahmen späterer Auflagen nehmen die Autoren gerne entgegen.

Lebach, im Juli 1991

Die Verfasser

1 Der räumliche Anwendungsbereich

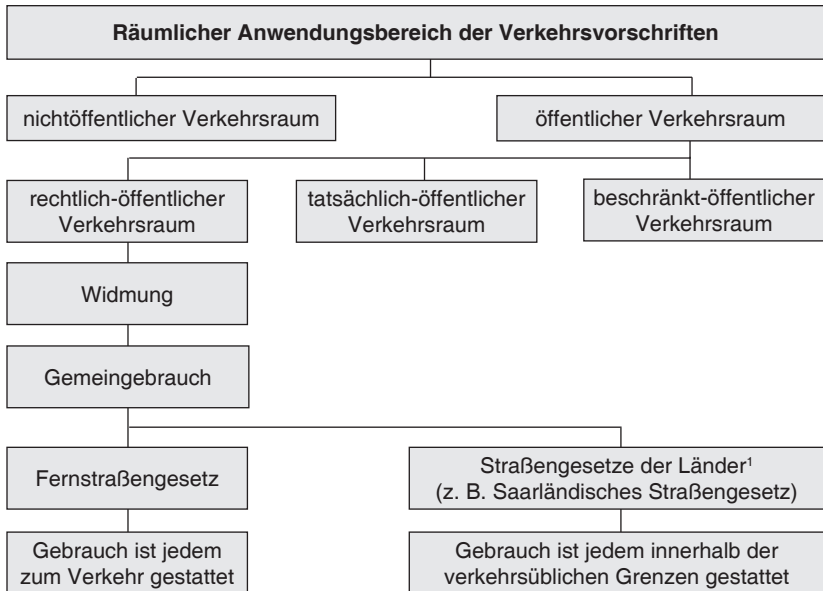
1.1 Allgemeines

Die nachfolgend behandelten Straf- und Bußgeldtatbestände finden ausnahmslos nur dort ihre Anwendung, **wo** sie im öffentlichen Verkehrsraum begangen worden sind. Mithin setzt die Verwirklichung der hier behandelten objektiven Tatbestände den öffentlichen Verkehrsraum voraus. Insofern hat der Begriff der „Öffentlichkeit“ eine entscheidende Bedeutung.

Leider zeigt sich in der polizeilichen Praxis immer wieder, dass die Abgrenzung zwischen öffentlichem und nichtöffentlichem Verkehrsraum durchaus schwierig ist und zu erheblichen Folgewirkungen führen kann. Nicht auszudenken, wenn zum Beispiel im Rahmen einer Trunkenheitsfahrt im nichtöffentlichen Verkehrsraum strafprozessuale Maßnahmen, wie Blutentnahme und Führerscheinbeschlagnahme, gegen einen Berufskraftfahrer durchgeführt werden und dieser wegen der dann fehlenden Fahrberechtigung seine Arbeit verliert. Insofern ist es gerade im Grenzbereich zwingend erforderlich, sich sehr intensiv mit der Frage des räumlichen Anwendungsbereiches der Verkehrsvorschriften auseinanderzusetzen.

Für den Begriff des „öffentlichen Verkehrsraums“ werden darüber hinaus auch noch Begriffe wie „Straßenverkehr“, „öffentlicher Straßenverkehr“ oder „öffentliche Wege und Plätze“ benutzt. Seit Änderung des StVG ist der Begriff „öffentliche Straßen“ geläufig.

1.2 Schaubild



1.3 Nichtöffentlicher Verkehrsraum

Nichtöffentlich sind die für jeden Verkehr gesperrten Straßen und solche Flächen, für die erkennbar nur solche Benutzer zugelassen sind, die entweder untereinander durch persönliche oder sachliche Beziehungen verbunden sind oder zu dem Verfügungsberechtigten in solchen Beziehungen stehen.²

Als **nichtöffentlicher** Verkehrsraum wurden beurteilt:

- Flächen, die, z. B. wegen Bauarbeiten, durch Absperrschranken oder ähnlich wirksame Mittel, für alle Verkehrsarten gesperrt sind,³
- Wege auf Werks- oder Kasernengelände, auch bei recht weitem, aber abgeschlossener (bestimmbarer) Benutzerkreis,⁴
- der Privatweg nur zu einem einzigen Haus bei alleiniger Benutzung durch Bewohner und deren Besucher,⁵

1 Die Vorschriften der Straßengesetze der Länder sind weitgehend angeglichen.

2 BGHSt 16, 7.

3 VwV zu § 1 Rn. 2 Satz 2 StVO.

4 OLG Karlsruhe, VRS 60, 439; s.a. Hentschel / König / Dauer, § 1 StVO, Rn. 16.

5 Neues Polizei-Archiv, StVO § 1 Bl. 83.

- ein Privatparkplatz, den allein bestimmte Garagenmieter zum Ein- und Ausfahren benutzen dürfen⁶ sowie Parkdecks für Bewohner eines Wohnblocks auch ohne Absperrung und Hinweisschild, wenn sich aus seiner baulichen Gestaltung die Beschränkung für einen bestimmten Personenkreis ergibt,⁷
- Lehrerparkplatz einer Schule,⁸
- umzäuntes, abgeschränktes Krankenhausgelände,⁹
- durch umversetzte Bordsteine von der Fahrbahn getrennte Grünstreifen, die durch Anlagen oder Bewuchs offensichtlich der Verkehrsbenutzung entzogen sind,¹⁰
- Tiefgarage, deren Einstellplätze an bestimmte Personen vermietet sind,¹¹
- ein Parkplatz, der auf Personen beschränkt ist, die in enger persönlicher Beziehung zum Berechtigten stehen,¹² ebenso ein Parkplatz, der den Mitarbeitern bestimmter Firmen vorbehalten ist, während die Benutzung durch die Allgemeinheit nicht geduldet wird,¹³
- Parkraum nur für Übernachtungsgäste eines Gasthofes,¹⁴
- Parkhäuser und Tiefgaragen außerhalb der Betriebszeit¹⁵ sowie die Zufahrten hierzu,¹⁶
- das Wagendeck eines Fährschiffes während des Übersetzens,¹⁷
- Flächen, die durch entfernbare Absperrpfosten, Schranken oder Ketten nur einem bestimmten Personenkreis zugänglich sind,¹⁸
- so z. B. abgesperrte oder absperrbare Parkbuchten vor Wohnhäusern,¹⁹
- Höfe, die ausschließlich als Wohnungszugang dienen,²⁰ d. h. grundsätzlich alle Wege, Flächen und Straßen, auf denen der Verfügungsberechtigte die allgemeine Verkehrsteilnahme ausdrücklich nicht duldet und dies nicht nur durch Schilder, sondern auch durch wirksame Maßnahmen (Schranken, Pfosten, Tore, Ketten o. Ä.) zum Ausdruck bringt; Schilder allein, wie „Unbefugten ist der Zutritt verboten“ beeinträchtigen die Öffentlichkeit des Weges aber jedenfalls dann nicht, wenn der „befugte“ Benutzerkreis das Merkmal „Öffentlichkeit“ erfüllt,²¹

6 OLG Braunschweig, VRS 27, 458.

7 OLG Hamburg, DAR 83, 99.

8 BayObLG, DAR 78, 201.

9 OLG Bamberg, VRS 76, 571.

10 OLG Köln, VRS 65, 156.

11 OLG Schleswig, VM 76, 28; LG Krefeld, DAR 88, 65.

12 OLG Hamburg, VRS 52, 369.

13 BayObLG, VRS 66, 290.

14 BGHSt 16, 11.

15 OLG Stuttgart, DAR 80, 27 = VRS 57, 418.

16 AG Homburg/Saar, VM 87, 56.

17 OLG Karlsruhe, NZV 93, 77.

18 OLG Braunschweig, VRS 27, 458.

19 BayObLG, ZfS 82, 315.

20 BGH, NPA § 250 StGB, Blatt 10.

21 OLG Zweibrücken, DAR 80, 376.

- Hofräume mit abschließbarem Rolltor, anderer Ausgestaltung der Parkfläche und konkreter Kennzeichnung (Nummerierung) der einzelnen Stellplätze sowie einem Schild, das ausdrücklich auf ein Privatgrundstück hinweist.²²
- Hintere Teile eines Betriebsgeländes, die allein der An- und Ablieferung von Waren dienen und nur durch Öffnen einer Eingangsschranke erreicht werden können.²³

Ferner:

- Das Merkmal der Öffentlichkeit entfällt auch, wenn der Verkehrsraum eindeutig ersichtlich gestaltet ist. Nicht unbedingt erforderlich sind Einzelkontrollen, die Nichtberechtigten den Zugang unmöglich machen sollen oder technische Vorrichtungen, die nur bestimmten Personen die Nutzung der Fläche erlauben. Im vorliegenden Falle reichte das Gesamtbild der Zuwegung (Schild über Zufahrt, Art der Anbindung an die Straße über Parkstreifen und Gehweg und abgesenkte Bordsteinkante) aus, um nichtöffentlichen Verkehrsraum anzunehmen.²⁴
- Bei einem von der öffentlichen Straße nicht einsehbaren, nur durch eine schmale lang gezogene und tunnelartige Hausdurchfahrt erreichbaren unbefestigten Hinterhof belegen die örtlichen Gegebenheiten nicht, dass der Hof jedermann oder zumindest einer allgemein bestimmten größeren Personengruppe zu Verkehrszwecken zur Verfügung stand und es sich somit um einen öffentlichen Verkehrsraum handelt.²⁵
- Der Garagenvorplatz eines Wohnhauses gehört nicht zum öffentlichen Straßenverkehr.²⁶ Bei der Prüfung der Frage, ob eine Duldung der Benutzung durch einen unbestimmten Personenkreis vorliegt, ist nicht auf den inneren Willen des Verfügungsberechtigten, sondern auf die für etwaige Benutzer erkennbaren äußeren Gegebenheiten abzustellen. Dabei rechtfertigt das Fehlen einer Absperrung allein noch nicht die Annahme, dass die Benutzung von Flächen, die ersichtlich Wohngebäuden zugeordnet sind, nach dem Willen des Berechtigten nicht auf die zum Kreis der Hausbewohner gehörenden Personen beschränkt sind, sondern darüber hinaus der Allgemeinheit offen stehen soll. Der Umstand, dass auch andere Personen – widerrechtlich, weil ohne Gestattung – die Fläche tatsächlich anfahren und benutzen können, ist dabei unerheblich.

22 OVG Saarlouis, NZV 93, 366.

23 LG Arnsberg, jurisPR-VerKR / 2017, Anm. 5.

24 VG Saarlouis, 5 K 621 / 92.

25 BGH, DAR 98, 399.

26 OLG Köln, VerKMitt 00 Nr. 95.

1.4 Öffentlichkeit

Der Begriff der Öffentlichkeit wird in zweifacher Hinsicht gebraucht. Einmal in der Zusammensetzung

- **öffentliche Straße** (z. B. §§ 1 und 2 StVG)

und zum anderen in der Zusammensetzung

- **öffentlicher Verkehr** (z. B. § 1 StVO).

Der Begriff der Öffentlichkeit bezieht sich auf die Zweckbestimmung der Straße als öffentliche Straße im Sinne des Straßenrechts und auf den auf öffentlichen Straßen stattfindenden öffentlichen Straßenverkehr.

Der öffentliche Verkehr spielt sich somit auf öffentlichen Straßen ab. Öffentliche Straßen sind Verkehrsflächen, die tatsächlich einem unbestimmten nicht durch persönliche Beziehungen verbundenen Personenkreis zur Benutzung offenstehen.²⁷

Zum Straßenbegriff gehören alle für den fließenden und ruhenden Straßenverkehr oder für einzelne Arten des Straßenverkehrs bestimmte Flächen einschließlich der Plätze, der Sonderwege für Radfahrer, Reiter und Fußgänger und der öffentlichen Parkplätze.²⁸

1.5 Öffentlicher Verkehrsraum

Ein Verkehrsraum ist öffentlich, wenn er ohne Rücksicht auf eine Widmung und ungeachtet der Eigentumsverhältnisse entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen ist und auch tatsächlich so genutzt wird.

Die Zugehörigkeit einer Fläche zum öffentlichen Verkehrsraum endet mit einer eindeutigen, äußerlich manifestierten Handlung des Verfügungsberechtigten, die unmissverständlich erkennbar macht, dass ein öffentlicher Verkehr nicht (mehr) geduldet wird (z. B. durch Schließen einer Parkplatzschranke).²⁹

Im Verkehrsrecht unterscheidet man grundsätzlich drei Arten von öffentlichen Straßen:

- die rechtlich-öffentlichen Straßen,
- die tatsächlich-öffentlichen Straßen und
- die beschränkt-öffentlichen Straßen.

27 BGH, DAR 63, 132.

28 Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke a.a.O., § 2 StVO Rn. 18.

29 BGH, jurisPR-VerkR 16/2013.

1.5.1 Rechtlich-öffentlicher Verkehrsraum

Rechtlich-öffentliche Straßen sind alle Straßen, die nach dem Straßenrecht des Bundes (§ 2 Bundesfernstraßengesetz) oder der Länder (z. B.: Saarländisches Straßengesetz – § 6 SaarlStrG) förmlich dem Gemeindegebrauch – unbeschränkt oder beschränkt – gewidmet sind.

1.5.2 Tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum

Öffentlich im Sinne des Straßenverkehrsrechts sind aber auch nicht gewidmete, private Verkehrsflächen, die grundsätzlich von jedem benutzt werden können – der tatsächlich-öffentliche Verkehrsraum.

Zum tatsächlich-öffentlichen Verkehrsraum zählen alle Verkehrsflächen, auf denen ohne Rücksicht auf eine verwaltungsrechtliche Widmung oder auf die Eigentumsverhältnisse aufgrund stillschweigender oder ausdrücklicher Duldung des Berechtigten die Benutzung durch jedermann zugelassen ist.

Zum tatsächlich-öffentlichen Verkehrsraum zählen z. B.:

- Parkplätze von Einkaufszentren,³⁰
- Gaststättenparkplätze, die jedem zugänglich sind,³¹ wobei die Öffentlichkeit der Gaststätte auf die Eigenschaft des Parkplatzes als öffentlicher Verkehrsraum grundsätzlich keinen Einfluss hat. Es hängt demnach nicht von der Öffnungszeiten einer Gaststätte ab, ob der Parkplatz dem öffentlichen Verkehr zuzurechnen ist oder nicht. Die Öffnungszeiten hat nämlich grundsätzlich keinen Einfluss darauf, ob der Parkplatz für jedermann zu Verkehrszwecken genutzt werden kann.³² Anders wäre es, wenn der Gastwirt für die Zeit der Betriebsruhe keinen öffentlichen Verkehr auf dem Parkplatz mehr duldet und dies etwa durch Sperrung der Zufahrt oder durch Ketten bzw. Schranken jedermann unmissverständlich erkennbar macht.³³
- Klinik- und Krankenhausgelände, das der Öffentlichkeit frei zugänglich ist,³⁴ das gilt auch, wenn trotz Umzäunung und Zugangskontrolle öffentlicher Verkehr stattfindet und das Klinikgebäude auch von Besuchern von Patienten mit Kraftfahrzeugen benutzt werden kann, somit einem nicht näher bestimmbareren Personenkreis zur Benutzung offensteht.³⁵
- Parkhäuser, die jedermann zur Benutzung offen stehen,³⁶
- Privatstraßen, wenn sie dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung stehen,³⁷

30 OLG Saarbrücken, VRS 47, 54.

31 BGH, VRS 20, 453.

32 OLG Düsseldorf, NZV 92, 120.

33 OLG Hamm, NJW 67, 119; KG Berlin, VRS 60, 130.

34 KG Berlin, VM 83, 53.

35 LG Dresden, NZV 99, 221.

36 OLG Karlsruhe, VRS 55, 372.

37 BGH, NJW 75, 444.

- Tankstellen hinsichtlich der Flächen, die zum Tanken benutzt werden,³⁸
- jedermann zugängliche Autowaschanlagen,³⁹ Tankstellenzufahrten und der Raum bei den Zapfsäulen⁴⁰ während der Betriebszeiten, aber auch außerhalb, wenn von Berechtigten keine Maßnahmen gegen die Benutzung, z. B. als Parkplatz, ergriffen werden (Kettenabspernung pp.),⁴¹
- Großmarktgelände und -hallen, wenn diese einem bestimmten Personenkreis offenstehen,⁴² nicht aber, wenn zum Einlass ein Ausweis vorgezeigt werden muss,
- die gemeinsame Zufahrt zu mehreren Wohnhäusern, wenn keine die Zufahrt beschränkende Einrichtungen oder Sperrzeiten angebracht sind,⁴³
- private Zufahrten zu Sand-, Kies- und Steingruben, die von jedermann als Abholer benutzt werden können; private Forstwege, die von Holzkäufern benutzt werden,⁴⁴
- Mülldeponien⁴⁵ auch bei Benutzungsbeschränkung auf Ein- und Umwohner,
- Bundesbahnvorplätze und -verladestellen, auch wenn die Zufahrt Unbefugten durch ein Schild untersagt (aber nicht wirksam unterbunden) ist,⁴⁶
- die Verladerampen für Luftfracht auf eingezäuntem Flughafen.⁴⁷
- Ist das Gelände eines Reitvereins während eines Turniers jedermann zugänglich, so nehmen in dieser Zeit Reiter auf den allgemein begehbaren Wegen oder Flächen am Straßenverkehr teil.⁴⁸
- Bereiche, die der Erholung und Freizeitgestaltung dienen, wenn sie während der Öffnungszeiten allgemein zugänglich sind.⁴⁹

Ein Hinterhofparkplatz, der Kunden mehrerer ansässiger Firmen sowie den Anwohnern ohne Begrenzung auf einen bestimmten – kontrollierbaren – Personenkreis offen steht, ist öffentlicher Verkehrsraum im Sinne des Straßenrechts.⁵⁰

Ob eine Grundstückszufahrt als öffentlicher Verkehrsraum anzusehen ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls (Verhalten / Maßnahmen des Eigentümers, Beschilderung, Abspernung etc.) ab.⁵¹

38 BGH, DAR 85, 287.

39 BayObLG, VRS 58, 216.

40 OLG Düsseldorf, VRS 59, 282.

41 KG Berlin, VRS 60, 130.

42 BayObLG, VRS 62, 133.

43 BayObLG, VRS 64, 375.

44 BGH, VM 1963, 68.

45 OLG Zweibrücken, DAR 80, 376.

46 OLG Oldenburg, VM 66, 54 = Bouska in VD 72, 65.

47 OLG Bremen, VRS 28, 24.

48 OLG Celle, VRS 92, 109.

49 KG, SVR 18, 30.

50 OVG Münster, NJW 00, 602.

51 OLG Düsseldorf, NJW 88, 922 m. w. N.

1.5.3 Beschränkt-öffentlicher Verkehrsraum

Die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften sind auch auf beschränkt-öffentlichen Verkehrsflächen anzuwenden. Beschränkt-öffentlich sind Verkehrsflächen, wenn sie nach der vom Verfügungsberechtigten getroffenen Zweckbestimmung zwar nicht von jedermann, aber doch von einem großen, unbestimmten Personenkreis benutzt werden dürfen.⁵² Zu beschränkt-öffentlichen Verkehrsflächen zählen beispielsweise Feld- und Waldwege, Friedhofs-, Kirch- und Schulwege.

52 Janiszewski, Verkehrsstrafrecht a.a.O., Rn. 52.

2 § 142 StGB – Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Gesetzestext:

§ 142 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

(1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er

1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, daß er an dem Unfall beteiligt ist, ermöglicht hat oder
2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne daß jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,

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

(2) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der sich

1. nach Ablauf der Wartefrist (Absatz 1 Nr. 2) oder
2. berechtigt oder entschuldigt

vom Unfallort entfernt hat und die Feststellungen nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht.

(3) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitteilt, daß er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. Dies gilt nicht, wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt.

(4) Das Gericht mildert in den Fällen der Absätze 1 und 2 die Strafe (§ 49 Abs. 1) oder kann von Strafe nach diesen Vorschriften absehen, wenn der Unfallbeteiligte innerhalb von vierundzwanzig Stunden nach einem Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs, der ausschließlich nicht bedeutenden Sachschaden zur Folge hat, freiwillig die Feststellungen nachträglich ermöglicht (Absatz 3).

(5) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.

2.1 Einführung

Für 2016 weist die amtliche Verkehrsunfallstatistik für das gesamte Bundesgebiet aus, dass sich von 595.948 Unfallbeteiligten bei Verkehrsunfällen mit **Personenschaden** 26.720 (4,5 %) unerlaubt vom Unfallort entfernten, bei den an schwerwiegenden Unfällen mit **Sachschaden** Beteiligten (132.687) waren es mit 14.108 Personen bundesweit sogar 10,8 %.¹

Weit größer als bei den Personenschadensunfällen und schwerwiegenden Sachschadensunfällen ist der Unfallflüchtigenanteil jedoch bei den leichten, sog. Bagatellunfällen, beispielsweise bei den zahlreichen **Parkunfällen** im ruhenden Verkehr, bei denen lediglich Blebschäden entstehen. In Ballungsräumen bzw. Großstädten mit typischerweise hohem Unfallaufkommen dieser Art erreicht der Anteil der Verkehrsunfälle „mit Flucht“ an der Gesamtzahl der registrierten Unfälle überhaupt häufig Prozentsätze von **50 %!** Nach Erhebungen der Polizei (vgl. Referat Karl, 41. VGT 2003, NZV 03, 457) soll jeder 6. Verkehrsunfall überhaupt ein solcher mit Flucht sein, sodass bundesweit von ca. 400.000 Fluchtunfällen pro Jahr auszugehen wäre.

Die **Tatmotive** der Unfallflüchtigen sind vielfältig und individuell verschieden. Der dem Menschen eigene „natürliche Fluchtimpuls“, Zeitnot, die Absicht, die bevorstehende Schadensauseinandersetzung mit anderen Unfallbeteiligten sowie den drohenden Rabattverlust in der Autoversicherung zu vermeiden, spielen dabei ebenso eine Rolle wie die Furcht vor der Aufdeckung und Ahndung eigener Fehlverhaltensweisen im Straßenverkehr, wegen denen u. U. Bußgeld, Punkte in Flensburg, Fahrverbot und Fahrerlaubnisentzug drohen. Dass viele der Täter flüchten, weil sie zur Unfallzeit unter **Drogen- und / oder Alkoholeinfluss** stehen, belegt z. B. die Verurteiltenstatistik: Fast 12 % der 2016 wegen Unfallflucht verurteilten Personen (4.623 von 40.298) haben ihre Tat „in Trunkenheit“ begangen, bei den männlichen Verurteilten (29.153) waren es 13,2 % (3.847 Personen).²

Wie groß der (ermittelte) Täterkreis ist, der in der jüngeren Vergangenheit wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort Bekanntschaft mit Polizei und Justiz gemacht hat, zeigt das VZR des KBA: Ende 2016 existierte dort ein Bestand von rd. 350.000 Personen, die wegen einer Tat gem. § 142 StGB mit „**Punkten in Flensburg**“ eingetragen waren.³

2.1.1 Schutzzweck des § 142 StGB

Das durch die Norm geschützte Rechtsgut ist das zivilrechtliche Feststellungs- und Beweissicherungsinteresse anderer Unfallbeteiligter bzw. anderer Geschädigter.

1 Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle, 2016 S. 118.

2 Statistisches Bundesamt, Fachserie 10, Reihe 3, Strafverfolgung, 2016.

3 KBA, Verkehrsauffälligkeiten, Bestand am 1.1.2017.

Durch die von jedem Unfallbeteiligten zu ermöglichenden Feststellungen über Ursache, Umstände und Folgen des Unfalls sollen entstandene Ansprüche gesichert und ungerechtfertigte Forderungen abgewehrt werden.⁴ § 142 greift demzufolge nicht bei bloßer Eigenschädigung, weil hier keine privatrechtlichen Interessen Dritter zu schützen sind, sofern das unfallgeschädigte Fahrzeug nicht fremdes Eigentum (z. B. des Arbeitgebers, des Dienstherrn, einer Miet- oder Leasingfirma) ist.

Nicht zum Schutzzweck der Norm gehört auch die Ermöglichung bzw. Erleichterung der Strafverfolgung; dies kann allenfalls ein Nebeneffekt sein, indem beispielsweise im Zuge polizeilicher Unfallaufnahme und Beweissicherung auch Straftaten des (Warte-)Pflichtigen entdeckt und beanzeigt werden (z. B. fahrlässige Körperverletzung o. Tötung / Verkehrsgefährdung / Trunkenheit pp.). Insoweit ist § 142 StGB eine Durchbrechung des sonst durchgängig geltenden „Grundsatzes der straflosen Selbstbegünstigung“, der von keinem Täter sonstiger Straftaten eine aktive Mitwirkung an der Verfolgung seiner Tat verlangt bzw. Schweigen, Leugnen oder Falschangaben straflos lässt.⁵

Dass ein Unfallbeteiligter bei **klarer Haftungslage** und **nach Erfüllung** des Feststellungsinteresses des oder der anderen Beteiligten beispielsweise **nicht** auch noch seine (mangelnde) **Fahrtüchtigkeit** (Trunkenheit) feststellen und hierfür weiter warten muss, obwohl sonst alle relevanten Tatsachen zugunsten anderer getroffen sind, ist in der Rechtsprechung **anerkannt**.⁶

2.1.2 Anwendungsbereich

Nur auf Unfälle im Straßenverkehr, nicht auch auf solche im Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehr ist § 142 StGB anwendbar.⁷ Zur näheren Definition des Begriffs Verkehrsunfall vgl. unter 2.3.2.

2.1.3 Möglicher Täterkreis

Nicht nur Fahrzeugführer, sondern auch Beifahrer, Fußgänger, Reiter, Radfahrer, Inlineskater pp., also alle Arten von (Straßen-)Verkehrsteilnehmern werden von der Norm erfasst. Das gilt u. U. auch für den mitfahrenden Fahrzeughalter, der den betrunkenen Unfallbeteiligten nicht von der Weiterfahrt abgehalten oder für den Mitfahrer, der auf die Führung des Fahrzeuges Einfluss genommen hat (vgl. hierzu auch Abschnitt 2.3.3).

Der Führer eines stehenden Fahrzeugs, auf das (beim Abbiegen, Parken, etc.) aufgefahren wurde, ist allerdings nur dann wartepflichtig, wenn er sich nicht

4 Amtl. Begr., BT-Drs. 7/2434, S. 4 – 6.

5 Schönke/Schröder a.a.O., zu §142 StGB; Rn. 1, 1a; Volk in DAR 81, 81 ff.; BVerfGE 16, 191; = NJW 63, 1195; BGHSt 9, 267.

6 BayObLG VRS 65, 83; OLG Zweibrücken, NJW 89, 2765; OLG Zweibrücken, DAR 91, 431.

7 Hentschel / König / Dauer a.a.O., zu § 142 StGB, Rn. 21.

ordnungsgemäß verhalten hat bzw. wenigstens ein dahin gehender Verdacht besteht, sein Verhalten folglich „zum Unfall beigetragen haben **kann**“, und er deshalb als Unfallbeteiligter im Sinne des § 142 Abs. 5 StGB (wortgleich: § 34 Abs. 2 StVO) anzusehen ist.⁸

Entscheidend ist, ob der Täter „Unfallbeteiligter“ (siehe Definition unter 2.3.3) ist. Nur solche werden von § 142 StGB erfasst.

Darüber hinaus muss beim Unfall ein **fremder** Schaden (Personen- oder Sachschaden) entstanden sein.

2.1.4 Deliktscharakter

§ 142 StGB ist zu qualifizieren als:

- Vergehen (Strafdrohung: Freiheitsstrafe bis 3 Jahre oder Geldstrafe),
- abstraktes (Vermögens-)Gefährdungsdelikt,
- hinsichtlich der Abs. 2 und 3 echtes Unterlassungsdelikt (gebotes Tun wird pflichtwidrig unterlassen),
- Officialdelikt (das von Amts wegen verfolgt wird und bei dem ein Strafantrag nicht erforderlich ist),
- Vorsatzdelikt (fahrlässige Begehung nicht möglich!), wobei grundsätzlich **bedingter Vorsatz** (dolus eventualis = billigende Inkaufnahme der Tatbestandsverwirklichung) genügt⁹ und nur bei § 142 Abs. 3 Satz 2 StGB (Verletzung nachträglicher Feststellungen) **Absicht** (= gesteigerter Vorsatz) erforderlich ist,
- Vollendungsdelikt (Versuch ist **nicht** strafbar, siehe § 23 StGB),
- echtes Sonderdelikt (kann nur vom **Unfallbeteiligten**, aber nicht von „jedermann“ begangen werden).

2.1.5 Täterschaft und Teilnahme

Nur derjenige, der als **Unfallbeteiligter** i. S. v. § 142 Abs. 5 StGB gilt (vgl. Abschnitt 2.3.3), kann **Täter** des Deliktes des unerlaubten Entfernens vom Unfallort sein.¹⁰

Nicht-Unfallbeteiligte können allerdings als Teilnehmer an der Straftat bestraft werden, wenn sie hierzu einen Tatbeitrag in Form der Anstiftung (§ 26 StGB) oder der Beihilfe (§ 27 StGB) leisten.

Als Anstifter gilt jeder, der den Tatentschluss des Haupttäters hervorruft, indem er ihn z. B. zur Flucht ermuntert.¹¹

8 BayObLG, VRS 42, 200.

9 Fischer a.a.O., zu § 142; OLG Köln, DAR 02, 88.

10 BGHSt 15, 1.

11 OLG Stuttgart, NJW 81, 2369; OLG Zweibrücken, VRS 75, 292.

Beispiele:

- Ein Mitfahrer (oder: Passant, andere Person) fordert den wartepflichtigen Unfallbeteiligten auf: „Fahr weiter“.
- Unfallfahrer Müller beschädigt ein parkendes Fahrzeug und wartet zunächst eine angemessene Zeit am Unfallort. Da kein Feststellungsberechtigter eintrifft, fährt er nach Hause, in der Absicht, nunmehr gemäß § 142 Abs. 2 StGB unverzüglich nachträgliche Feststellungen zu ermöglichen und die Polizei aufzusuchen. Hiervon rät ihm aber seine Freundin so eindringlich ab, dass er die ursprünglich beabsichtigte nachträgliche Meldung schließlich unterlässt.

Wegen **Beihilfe** kann bestraft werden, wer zwar nicht den Tatentschluss des (bereits tatenschlossenen) Unfallbeteiligten erst hervorruft, aber dessen **Tat bewusst** erleichtert oder fördert bzw. den (noch unsicheren) Tatentschluss festigt.

Beihilfe kann durch aktive Tathilfe (z. B. durch Wegbringen des Unfallfahrers oder -fahrzeuges von der Unfallstelle, durch Mithilfe bei der Beseitigung von Unfallspuren), aber auch durch psychisches Zutun bzw. bloße verbale Bestärkung¹² erfolgen. Neben den Tatbestandsmerkmalen des § 27 StGB muss zusätzlich noch ein besonderes Augenmerk auf die Beendigung der Unfallflucht gelegt werden. Beihilfe zum § 142 StGB ist nur solange möglich, bis der flüchtige Unfallbeteiligte sich endgültig in Sicherheit gebracht hat und damit die Unfallflucht beendet ist.¹³ Folglich ist eine Beihilfehandlung nur bis zu diesem Zeitpunkt möglich. Nach Beendigung der Tat wäre dann der Tatbestand des § 258 StGB (Strafvereitelung) zu prüfen.

Beispiele:

- Der Beifahrer antwortet dem Unfallfahrer nach dem Unfall auf dessen Frage, ob er wegen seiner alkoholischen Beeinflussung nicht besser wegfahren solle : „Ja, das ist besser, schau zu, dass du wegkommst!“
- Ein Bekannter, den der Unfallfahrer zur Unfallstelle gerufen hat, weil sein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit ist, fährt den Unfallfahrer vom Unfallort weg, bevor dieser die notwendigen Feststellungen hat treffen lassen bzw. eine angemessene Zeit gewartet hat.
- Ein Werkstattbesitzer hilft dem Unfallfahrer in Kenntnis der Vorgeschichte (d. h. des Unfalles wie auch des Umstandes, dass der Unfallfahrer durch eine schnelle Reparatur Feststellungen vereiteln will), verräterische Unfallspuren am Fahrzeug zu beseitigen.
- Beihilfe zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort kann auch noch geleistet werden, wenn der Täter sich zwar bereits von der Unfallstelle entfernt,

¹² OLG Zweibrücken, VRS 75, 292 (294); BayObLG, DAR 84, 240.

¹³ OLG Karlsruhe, NZV 18, 43.

jedoch weder sein Fahrtziel erreicht noch sich endgültig in Sicherheit gebracht hat.¹⁴

Unter bestimmten Voraussetzungen kann auch **Beihilfe durch Unterlassen** (§§ 142, 27, 13 StGB) gegeben sein.

OLG Stuttgart¹⁵:

„Der an der Unfallstelle anwesende Halter und Eigentümer eines Kraftfahrzeuges, der den von ihm zum Führer desselben ermächtigten Unfallverursacher nicht an der Weiterfahrt mit seinem Fahrzeug hindert, obwohl ihm dies möglich ist, leistet Beihilfe zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort.“

Voraussetzung einer Beihilfe durch Unterlassen ist aber, dass der Gehilfe eine Erfolgsabwendungspflicht (Garantenstellung) i. S. v. § 13 StGB hat.¹⁶

Beispiel:

- Der am Unfallort anwesende Fahrzeughalter hindert den unfallverursachenden Fahrer nicht daran, die Unfallstelle unerlaubt zu verlassen. Die Garantenstellung ergibt sich hier aus der Verfügungsberechtigung (Sachherrschaft) des Halters über das unfallbeteiligte Fahrzeug.

14 BayObLG, StVE Nr. 20 zu § 142 StGB.

15 NJW 81, 2369 m.w.N.

16 Gebhardt a.a.O., zu § 142 StGB.

Beispiel:

aus „Saarbrücker Zeitung“

24-Jähriger wegen Beihilfe zur Unfallflucht verurteilt

Nach Unfall den Wagen des Freundes weggefahren

Obwohl er während des Unfalls noch nicht einmal im Wagen gesessen hatte, musste sich ein 24-jähriger Türke vor dem Lebacher Amtsgericht verantworten. Sein Freund, der ohne Fahrerlaubnis gefahren war, hatte im Juli letzten Jahres, kurz nach Mitternacht, vor einer Lebacher Diskothek einen anderen Wagen beschädigt und einen Schaden von 1 500 Euro verursacht.

Nach dem Unfall bekam der Fahrer Angst und bat seinen Landsmann, ihn schnell von der Unfallstelle wegzubringen. Der 24-Jährige folgte der Bitte, setzte sich ans Steuer und verließ mit dem Wagen den Parkplatz.

Vor Gericht erklärte der Angeklagte, dessen Aussagen durch einen Dolmetscher übersetzt wurden, er habe die Wagenschlüssel nicht hergeben wollen, aber sein Freund habe sie ihm weggenommen. Deswegen Bruder sei der Besitzer des Fahrzeugs und trage auch alle anfallende Kosten.

Für die Fahrten, die er gemeinsam mit seinem Freund unternommen habe, habe er lediglich einen Beitrag zum Benzingeld geleistet. Daher sah das Gericht ihn auch nicht, wie ursprünglich in der Anklageschrift formuliert, als Halter oder Verfügungsberechtigten an.

Wegen Beihilfe zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort forderte der Staatsanwalt für den bislang nicht vorbestraften Angeklagten eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen à 10 Euro und einen Entzug der Fahrerlaubnis von insgesamt neun Monaten.

Richter Steffen Engel verurteilte den 24-Jährigen wegen Beihilfe zur Unfallflucht zu 30 Tagessätzen à 10 Euro. Auf seine Fahrerlaubnis muss der Angeklagte insgesamt acht Monate verzichten. In einem gesonderten Verfahren war sein Freund wegen Unfallflucht bereits zu 60 Tagessätzen à 15 Euro verurteilt worden.
– os. –

Wegen **fehlender Garantenstellung** liegt jedoch **keine Beihilfe durch Unterlassen** vor, wenn

- der Halter des unfallbeteiligten Fahrzeuges duldet, dass der Unfallfahrer sich zu Fuß oder mit einem anderen Verkehrsmittel als dem zuvor geführten entfernt, denn eine generelle Einstandspflicht des Halters für das Handeln des Fahrers besteht nicht;
- der Halter an der Unfallstelle nicht anwesend ist und später untätig bleibt, wenn der Unfallfahrer mit dem beschädigten Fahrzeug bei ihm zu Hause eintrifft;
- die Ehefrau des Unfallfahrers, die nicht Halterin bzw. Eigentümerin des unfallbeteiligten Fahrzeuges ist, ihren Ehemann nicht hindert, die Unfallstelle unerlaubt zu verlassen.

Tätige Reue beim Anstifter oder Gehilfen:

§ 142 Abs. 4 StGB beinhaltet einen Strafaufhebungs- bzw. Strafmilderungsgrund zugunsten des Unfallbeteiligten, der bestimmte, in Abs. 4 geregelte Bedingungen erfüllt (vgl. Abschnitt 2.5).

Erfüllt nicht der Unfallbeteiligte selbst, sondern der Gehilfe oder Anstifter einer Unfallflucht die Voraussetzungen der tätigen Reue nach Abs. 4 (z. B. der Ehemann, der seine Ehefrau zunächst zur Unfallflucht angestiftet hat, dann aber selbst unter den Voraussetzungen des Abs. 4 die erforderlichen Feststellungen ermöglicht), dürften einer analogen Anwendung auf seinen Tatbeitrag keine durchgreifenden Bedenken entgegenstehen. Denn der Anstifter oder Gehilfe hat mit seiner tätigen Reue u. U. genau das zugunsten des Geschädigten bewirkt, was dem Unfallbeteiligten gemäß § 142 Abs. 4 StGB ausdrücklich zugute kommen soll (vgl. § 28 Abs. 2 StGB).¹⁷

17 Grohmann in DAR 98, 488.