

Oberlandesgericht Karlsruhe

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

§ 142 StGB

- 1. Als Unfallort im Sinne von StGB § 142 ist der Bereich zu definieren, in dem der Unfallbeteiligte seine Pflicht, einem Berechtigten seine Unfallbeteiligung zu offenbaren, erfüllen kann oder in dem, unabhängig davon, eine feststellungsbereite Person unter den gegebenen Umständen den Wartepflichtigen vermuten und gegebenenfalls durch Befragen ermitteln würde.**
- 2. Selbst wenn berücksichtigt wird, daß auf Bundesautobahnen der Radius des Unfallortes in der Regel schon deshalb etwas weitergezogen werden muß, weil bei den meist hohen Geschwindigkeiten längere Anhaltewege unfallbeteiligter Fahrzeuge einkalkuliert werden müssen, übersteigt ein Abstand von 250m jedenfalls auch einen solchen Radius.**
- 3. Diese Grundsätze müssen gleichermaßen Geltung auch für den Fall haben, in dem es um die Frage geht, ob der sich zunächst nicht entfernende, sondern im Gegenteil auf den späteren Unfallort zugehende Angeklagte sich soweit genähert hat, daß er den ohne als Unfallort definierten Bereich überhaupt erreicht hat.**

OLG Karlsruhe, Urteil vom 17.12.1987, Az.: 4 Ss 192/87

Tenor:

Die Revision der Staatsanwaltschaft gegen das Urteil des Landgerichts H vom 23. Juli 1987 wird als unbegründet verworfen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens und die dem Angeklagten darin erwachsenen notwendigen Auslagen fallen der Staatskasse zur Last.

Gründe:

I.

Das Amtsgericht W hat den Angeklagten wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu Geldstrafe verurteilt. Auf seine Berufung hin hat ihn das Landgericht H aus Rechtsgründen freigesprochen. In ihrem Urteil vom 23.07.1987 hat die Strafkammer im wesentlichen folgende Feststellungen getroffen:

Am frühen Morgen des 12.02.1986 führte der Angeklagte einen Lastzug auf der Bundesautobahn A 5 aus Richtung Darmstadt kommend in Richtung Karlsruhe. Bei Km 589, 170 kurz vor dem Autobahnkreuz W löste sich aus ungeklärter, jedenfalls vom

Angeklagten nicht nachweislich vorhersehbarer Ursache die gesamte Reifendecke vom linken Hinterrad des Anhängers und blieb auf der Fahrbahn liegen. Dem Angeklagten, der diesen Vorgang nicht unmittelbar wahrgenommen hatte, fiel in der Folge nur eine Abnahme der zuvor eingehaltenen Geschwindigkeit von 80 km/h auf. Im Rückspiegel sah er, daß der Anhänger hinten links tiefer hing. In der Annahme, daß der linke Hinterreifen Luft verloren habe, ließ er seinen Lastzug ausrollen, brachte ihn gegen 5.47 Uhr etwa bei Km 589, 813 auf der Standspur zum Stillstand und schaltete die Warnblinkanlage ein. Bei der Nachschau stellte er dann den Verlust der Reifendecke am linken Hinterrad des Anhängers fest. Sogleich war ihm klar, daß verlorene Reifenteile auf der Fahrbahn der Bundesautobahn liegen und eine große Gefahr für den nachfolgenden Verkehr bilden könnten. Um sie zu suchen und gegebenenfalls zu beseitigen, ging er bei noch voller nächtlicher Dunkelheit auf der Standspur zurück. Als er ca. 300 m zurückgelegt hatte und sich bei Km 589, 513 befand, sah er aus einer von ihm (etwas zu gering) auf 200 m geschätzten Entfernung, daß ein Lastzug auf der Standspur zum Halten gebracht und sofort die Warnblinkanlage eingeschaltet wurde. Zur gleichen Zeit sah er die Scheinwerfer eines auf der linken Fahrspur herannahenden Kraftfahrzeugs plötzlich verlöschen und vernahm ein Krachen, das sich für ihn so anhörte, als ob ein Fahrzeug an der Mittelleitplanke entlangrutschte. Er erkannte, daß sich ein Unfall mit erheblichem Schaden ereignet hatte, und rechnete sofort mit der Möglichkeit, daß dieser durch seine verlorengegangenen Reifenteile ausgelöst sein konnte. Um für den Fall, daß dies so war, den Unfallbeteiligten diesen Zusammenhang nicht offenbaren zu müssen, ging der Angeklagte eilends zu seinem Lastzug zurück, weckte seinen schlafenden Beifahrer und begann mit dessen Hilfe, das beschädigte Rad zu wechseln. Noch vor Beendigung dieser Arbeit, während der er das Blaulicht der nach und nach an der Unfallstelle eintreffenden Polizei- und Rettungsfahrzeuge sehen konnte, wurde er um 6.42 Uhr zufällig von der Besatzung eines von der Unfallstelle her vorbeikommenden Polizeifahrzeugs entdeckt. Tatsächlich war es auf dem vom Angeklagten beobachteten Streckenabschnitt um 5.50 Uhr zu einem ersten Unfall gekommen. Durch Kollision mit der etwa bei Km 589, 170 auf der Fahrbahn liegenden Reifendecke oder aufgrund einer abrupten Ausweichbewegung verlor der Fahrer eines Pkw die Herrschaft über sein Fahrzeug, kam nach rechts von der Fahrbahn ab, schlitterte an der rechten Leitplanke entlang, schleuderte dann nach links, stieß gegen die Mittelleitplanke und blieb schließlich auf dem linken Fahrstreifen quer zur Fahrbahn liegen; letzteres war bei Km 589, 263, also in 250 m Entfernung von der Stelle, an welcher der Angeklagte nach Wahrnehmung dieses Vorgangs auf seinem Fußweg umkehrte. Wenig später fuhr, vom eilends zu seinem Lastzug zurückgehenden Angeklagten nicht mehr bemerkt, ein zweiter Pkw mit solcher Wucht in die Seite des querliegenden Unfallfahrzeugs, daß dieses fast 10 m weitergeschoben wurde. Der Fahrer des ersten Pkw wurde lebensgefährlich verletzt. Im übrigen entstand hoher Sachschaden, zumal kurz darauf ein weiterer Pkw bei dem gelungenen Versuch, den beiden Unfallfahrzeugen auszuweichen, statt dessen den auf der Standspur haltenden Lastzug leicht streifte.

Die Strafkammer nimmt an, zwar habe der Angeklagte sich durch das Zurückgehen zu seinem Lastzug nach Wahrnehmung des Unfalls im Sinne des § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB vom Unfallort entfernt, doch sei er nicht Unfallbeteiligter im Sinne des Gesetzes. Unter dem in der Legaldefinition des § 142 Abs. 4 StGB genannten "Verhalten" könne nur ein vom Willen getragenes Handeln verstanden werden. Im vorliegenden Fall einer lediglich indirekten Unfallbeteiligung komme eine Wartepflicht nur bei regelwidrigem Verhalten oder bei Verdacht eines solchen regelwidrigen Verhaltens in Betracht; der technisch bedingte Verlust der Reifendecke könne dem Angeklagten nicht als regelwidriges Verhalten zugerechnet werden.

Gegen dieses Urteil wendet sich die Staatsanwaltschaft mit der Revision und rügt die Verletzung sachlichen Rechts.

II.

Das Rechtsmittel bleibt ohne Erfolg. Zwar lassen die Gründe des angefochtenen Urteils Rechtsfehler erkennen, doch ist die Freisprechung des Angeklagten aufgrund der getroffenen Feststellungen, zu denen sich Ergänzungen nicht erwarten lassen, im Ergebnis aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

1.

Nicht zu folgen ist der Strafkammer in der Annahme, der Angeklagte sei nicht Unfallbeteiligter. Unfallbeteiligung ist gemäß § 142 Abs. 4 StGB eine Frage der Kausalität und läßt sich nicht auf willensgesteuerte Vorgänge beschränken. Es gibt keinen Zweifel an der Eigenschaft als Unfallbeteiligter, wenn etwa ein übermüdeter Fahrer am Steuer einschläft und dann einen Unfall herbeiführt, oder wenn ein Unfall durch eine kurze Bewußtseinsstörung, einen Ohnmachtsanfall o. ä. des Fahrers ausgelöst wird. Gleiches gilt, wenn es – losgelöst von jeglicher Willenssteuerung – zum Unfall kommt, weil beispielsweise Lenkung oder Bremsen eines in der Werkstatt unsachgemäß reparierten Fahrzeugs versagen. Den Angeklagten als Unfallbeteiligten im Sinne des § 142 Abs. 4 StGB anzusehen, kann also keinesfalls daran scheitern, daß er die später unfallauslösende Reifendecke nicht kraft eines Willensaktes auf die Fahrbahn der Bundesautobahn verbracht hat.

Auch die weitere Erwägung der Strafkammer, in der unzutreffend Kausalität und Vorwerfbarkeit miteinander verknüpft werden, greift nicht durch. Keiner Entscheidung bedarf dabei die Frage, ob der selbst nicht in eine Kollision verwickelte Angeklagte gleichwohl direkt Unfallbeteiligter war, wie die Staatsanwaltschaft meint, oder ob in Übereinstimmung mit der Strafkammer nur von indirekter Unfallbeteiligung auszugehen wäre. Denn auch letzterenfalls sind beim hier festgestellten Sachverhalt die Voraussetzungen des § 142 Abs. 4 StGB gegeben. Indirekt unfallbeteiligt ist derjenige, der eine Gefahrenlage geschaffen hat, die einen Unfall in der Form verursachte, daß als unmittelbare Folge andere Fahrzeuge zusammengestoßen sind. Kausalität im Sinne des § 142 StGB ist in diesen Fällen – in Abgrenzung gegenüber der bloßen Anwesenheit im Rahmen eines normalen Verkehrsvorgangs – nur bei regelwidrigem Verhalten oder bei Verdacht auf solches Verhalten gegeben (Bär/Hauser, Unfallflucht, I 3 b m. w. N.). Eine nur mittelbare Verursachung eines Unfalls kann nur dann als ausreichende Grundlage für eine Anwendung des § 142 Abs. 1 StGB angesehen werden, wenn das Verhalten des Täters mehr als eine nicht hinwegzudenkende Bedingung für den Unfall ist, d. h., wenn zwischen dem Verhalten des Täters und dem Unfall ein engerer Zusammenhang besteht; erst dann, wenn nicht die bloße Anwesenheit des Täters, sondern die besondere Art seines Verhaltens den Unfall mittelbar ausgelöst hat, liegt ein rechtlich relevanter Beitrag zur Verursachung des Unfalls vor (BayObLG VRS 42, 200). Vorliegend bestand ein über bloße Anwesenheit weit hinausgehender engerer Bezug zu dem Unfallgeschehen. Es hält sich gerade nicht im Rahmen eines normalen Verkehrsvorgangs, wenn jemand ein Fahrzeug führt, das Fahrzeugteile verliert und als Gefahrenquelle für andere Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn hinterläßt, nicht anders, als wenn Teile der Ladung herabfallen und auf der Fahrbahn liegenbleiben oder wenn ein Fahrzeug eine Ölspur hinterläßt. In allen diesen Fällen ist eben kein verkehrsgerechtes Verhalten gegeben. Auf Vorwerfbarkeit kommt es dabei nicht an. Nach alledem hätte die Frage der Unfallbeteiligung einer Verurteilung des Angeklagten nicht im Wege gestanden.

2.

Dagegen hat der Angeklagte das von der Strafkammer als erfüllt angesehene Tatbestandsmerkmal des Sich-Entfernens vom Unfallort im Sinne des § 142 Abs. 1 StGB nicht verwirklicht. Zutreffend geht das Landgericht davon aus, daß die Weiterfahrt vom Verlust der Reifendecke bis zum Halteplatz bei Km 589, 813 nicht tatbestandsmäßig war, weil sich bis dahin gar kein Unfall ereignet hatte und es demgemäß überhaupt noch

keinen Unfallort gab. Diese Fahrt, die durch das Unfallereignis gut drei Minuten später nicht nachträglich tatbestandsmäßig werden konnte, schied damit auch als Grundlage einer Verpflichtung des Angeklagten nach § 142 Abs. 2 StGB aus. Als strafrechtlich relevantes Verhalten des Angeklagten kommt vielmehr nur sein Fußmarsch vom Wendepunkt bei Km 589, 513 zurück zu seinem Lastzug in Betracht. Damit entfernte er sich aber nicht von dem Unfallort selbst, sondern von einem anderen Ort, was einer Anwendung des § 142 Abs. 1 StGB entgegensteht (BGHSt 28, 129). Die Stelle seiner Umkehr bei Km 589, 513 kann nämlich nicht mehr als zum Unfallort gehörend angesehen werden.

Das Gesetz enthält keine Definition, was unter Unfallort zu verstehen ist. Nach Cramer (in Schönke/Schröder StGB 22. Aufl. § 142 Rdnr. 36) ist Unfallort die Stelle, an der sich das schädigende Ereignis zugetragen hat, sowie der unmittelbare Umkreis, innerhalb dessen das unfallbeteiligte Fahrzeug durch den Unfall zum Stillstand gekommen ist oder – unter Beachtung der dem Fahrer bei geringfügigen Schäden gemäß § 34 Abs. 1 Nr. 2 StVO treffenden Pflicht, unverzüglich beiseite zu fahren – hätte angehalten werden können. Die Rechtsprechung zieht einen etwas weiteren Rahmen. So wird als Unfallort der Bereich definiert, in dem der Unfallbeteiligte seine Pflicht, einem Berechtigten seine Unfallbeteiligung zu offenbaren, erfüllen kann oder in dem, unabhängig davon, eine feststellungsbereite Person unter den gegebenen Umständen den Wartepflichtigen vermuten und gegebenenfalls durch Befragen ermitteln würde (OLG Hamm VRS 54, 433; KG DAR 1979, 22; BayObLG VRS 56, 437). Dabei ist auf die Möglichkeit eines im unmittelbaren Unfallbereich zurückgebliebenen Unfallbeteiligten oder sonstigen Feststellungsberechtigten abzustellen (BayObLG a. a. O.). Allgemeingültige Entfernungsangaben lassen sich nicht machen; es kommt auf die Umstände des Einzelfalles an. Jedenfalls ist der Radius des Unfallortes eher eng als weit zu ziehen (Bär/Hauser a. a. O. I 6 b; Küper JZ 1981, 209). Demgemäß hat die Rechtsprechung nicht Zugehörigkeit zum Unfallort, sondern räumliche Trennung von ihm angenommen, wenn folgende Abstände von der eigentlichen Anstoßstelle erreicht waren: Kaum 20 m (KG a. a. O.), wenig mehr als 20 m (OLG Hamm a. a. O.), 40 m (BayObLG VRS 67, 221), 100 m (BayObLG VRS 56, 437), 150 m (BayObLG bei Rütth DAR 1979, 237). Die zitierten Entscheidungen befassen sich mit dem Begriff des Unfallortes zwar jeweils unter dem Aspekt, bei welchen Abständen von der eigentlichen, in den Ausgangsfällen jeweils "ruhenden" Anstoßstelle (parkende Fahrzeuge o. ä.) das Sich-Entfernen – in Abgrenzung zum straflosen Versuch – vollendet sei. Die hierzu entwickelten Grundsätze müssen aber gleichermaßen Geltung auch für den vorliegenden Fall haben, in dem es um die Frage geht, ob der sich zunächst nicht entfernende, sondern im Gegenteil auf den späteren Unfallort zugehende Angeklagte sich so weit genähert hat, daß er den oben als Unfallort definierten Bereich überhaupt erreicht hat.

Das ist für den Standort bei Km 589, 513, von dem aus er sich nach Eintritt des Unfalls dann entfernte, zu verneinen. Diese Stelle war fast 250 m von der Endlage der Unfallfahrzeuge entfernt. Dort konnte der Angeklagte seine Pflicht, einem Berechtigten seine Unfallbeteiligung zu offenbaren, nicht erfüllen, es sei denn, er wäre dort aufgesucht worden. Andererseits vermuteten feststellungsbereite Personen nicht seine Anwesenheit in einer solchen Entfernung von der letzten eigentlichen Anstoßstelle, selbst wenn berücksichtigt wird, daß auf Bundesautobahnen der Radius des Unfallortes in der Regel schon deshalb etwas weiter gezogen werden muß, weil bei den meist hohen Geschwindigkeiten längere Anhaltewege unfallbeteiligter Fahrzeuge einkalkuliert werden müssen. Ein Abstand von 250 m übersteigt jedenfalls auch einen solchen Radius.

Demnach war der Angeklagte auf seinem Fußweg gar nicht bis an den Unfallort gelangt, und als er dann umkehrte, entfernte er sich nicht vom Unfallort, sondern von einem anderen Ort. Damit scheidet der Tatbestand des § 142 Abs. 1 StGB für den vorliegenden Fall aus. Dem Angeklagten kann aber auch kein Verstoß gegen § 142 Abs. 2 StGB zur Last gelegt werden. Die dort bestimmte Pflicht, die Feststellungen unverzüglich

nachträglich zu ermöglichen, trifft denjenigen Unfallbeteiligten, der sich berechtigt oder entschuldigt oder in – von der Rechtsprechung insoweit gleichgestellter (BGHSt 28, 129) – Unkenntnis von dem Unfall vom Unfallort entfernt hat. Das setzt begrifflich voraus, daß er sich zuvor am Unfallort überhaupt aufgehalten hat. Auf den Angeklagten trifft dies aber nicht zu. Als er in seinem Lastzug den späteren Unfallort passierte, existierte dieser noch nicht als solcher, denn es hatte sich noch kein Unfall ereignet. Daß es später zum Unfall kam und der Angeklagte davon Kenntnis erlangte, also nachträglich die Situation des § 142 Abs. 2 StGB eintrat, rechtfertigt nicht die Anwendung dieser Vorschrift auf den gegebenen Sachverhalt. Darin läge keine zulässige Auslegung mehr, sondern eine verbotene Analogie zu Ungunsten des Angeklagten.

3.

Das Landgericht hat daher den Angeklagten im Ergebnis zu Recht freigesprochen, so daß die Revision der Staatsanwaltschaft mit der Kostenfolge aus § 473 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 StPO zu verwerfen war.

(OLG Karlsruhe, Urteil vom 17. Dezember 1987 – 4 Ss 192/87 –, Rn. Randnummer1 - Randnummer12, juris)

