Amtsgericht Dortmund, 723 Cs - 268 Js 1007/20 - 276/20

Datum:	01.09.2020
Gericht:	Amtsgericht Dortmund
Spruchkörper:	723
Entscheidungsart:	Beschluss
Aktenzeichen:	723 Cs - 268 Js 1007/20 - 276/20
ECLI:	ECLI:DE:AGDO:2020:0901.723CS268JS1007.20.00

Schlagworte:	Unfall im Straßenverkehr; straßenverkehrsspezifischer Gefahrzusammenhang; Einkaufswagen
Normen:	StGB § 142
Leitsätze:	Ein "Unfall im Straßenverkehr" im Sinne des § 142 StGB liegt mangels straßenverkehrsspezifischen Gefahrzusammenhangs in sog. "Einkaufswagen"-Fällen nicht vor.
Rechtskraft:	rechtskräftig

Tenor:

Der Erlass des von der Staatsanwaltschaft Dortmund am 24.07.2020 beantragten Strafbefehls wird abgelehnt.

Die Kosten des Verfahrens und die notwendigen Auslagen des Angeschuldigten fallen der Staatskasse zur Last.

Gründe: 1

I. 2

Mit Antrag vom 24.07.2020 hat die Staatsanwaltschaft Dortmund beantragt, den Angeklagten wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort gem. § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB zu einer Geldstrafe zu verurteilen. In Konkretisierung des Tatvorwurfs wird in dem beantragten Strafbefehl ausgeführt: 3

4

Am 09.04.2020 hielt sich der Angeschuldigte gegen 19:30 Uhr auf dem Parkplatz der Firma S1 im S2-Center E auf. Während er seine Einkäufe in den Kofferraum des PKW mit dem amtlichen Kennzeichen Kennzeichen01 lud, rollte der von ihm genutzte Einkaufswagen gegen das Fahrzeugheck des gegenüber geparkten PKW BMW mit dem amtlichen Kennzeichen Kennzeichen02 des Zeugen T. An der Heckklappe dieses Fahrzeuges entstand ein Sachschaden in Höhe von ca. € 1.300,00. Obwohl der Angeschuldigte den Unfall bemerkte und den Einkaufswagen von dem beschädigten PKW zurückholte, entfernte er sich von der Unfallstelle, ohne die erforderlich gewordenen Feststellungen zu ermöglichen.

II. 5

Der Antrag auf Erlass des beantragten Strafbefehls war gem. § 408 Abs. 2 S. 1 StPO abzulehnen, weil der Angeschuldigte einer Straftat nicht hinreichend verdächtig ist. 6

Das dem Angeschuldigten im Strafbefehlsantrag zur Last gelegte Verhalten erfüllt den Tatbestand des § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB nicht, weil es sich bei dem zugrundeliegenden Vorfall nicht um einen Unfall im Straßenverkehr im Sinne des § 142 Abs. 1 StGB handelt. 7

Unter einem „Unfall im Straßenverkehr“ ist nach allgemeiner Ansicht ein plötzliches, unerwartetes Ereignis im Verkehr zu verstehen, in dem sich ein verkehrstypisches Schadensrisiko realisiert und das einen nicht nur völlig belanglosen Personen- oder Sachschaden zur Folge hat (Fischer, StGB, 67. Aufl. 2020, § 142 Rn. 7 m.w.N.; Lackner/Kühl, StGB, 29. Aufl. 2018, § 142 Rn. 5). Allgemein anerkannt ist hierbei insbesondere auch, dass für die Annahme eines Unfalls im Straßenverkehr „nicht jedwede ursächliche Verknüpfung des Schadensereignisses mit dem Verkehrsgeschehen“ ausreicht, sondern nach dem Schutzzweck des § 142 StGB ein straßenverkehrsspezifischer Gefahrzusammenhang zu verlangen ist, d.h. sich in dem Verkehrsunfall gerade die typischen Gefahren des Straßenverkehrs verwirklicht haben müssen (BGH, Urt. v. 15.11.2001, Az. 4 StR 233/01 Rn. 7 – zit. nach juris; vgl. auch OLG Hamm, Urt. v. 12.05.1982, Az. 7 Ss 343/82 – juris; Geppert in: LK-StGB, 12. Aufl. 2009, § 142 Rn. 23; Kretschmer in: NK-StGB, 5. Aufl. 2017, § 142 Rn. 39; Niehaus in: jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2016, § 142 StGB Rn. 26; Sternberg-Lieben in: Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl. 2019, § 142 Rn. 18). 8

An einem solchen straßenverkehrsspezifischen Gefahrzusammenhang fehlt es nach Auffassung des Gerichts in „Einkaufswagen“-Fällen wie dem vorliegenden, weil der Unfall nicht spezifisch Ausdruck jener Gefahren ist, die mit der *Fortbewegung eines Fahrzeugs* im Sinne der StVO verbunden sind (so auch LG Düsseldorf, Urt. v. 06.05.2011, Az. 29 Ns 3/11 Rn. 14 – zit. nach juris; Krumm in: Leipold/Tsambikakis/Zöller, AnwKomm-StGB, § 142 Rn. 8; Niehaus, a.a.O, Rn. 28; in diese Richtung auch Stein in: SK-StGB, 9. Aufl. 2019, § 142 Rn. 12. 9

1. 10

Soweit ersichtlich hat sich die obergerichtliche Rechtsprechung letztmals 2011 mit den „Einkaufswagen-Fällen“ befasst. Nach OLG Düsseldorf (Urt. v. 07.11.2011, Az. 1 RVs 62/11 m.w.N. – juris) soll die Kollision eines Einkaufswagens mit einem auf einem öffentlich zugänglichen Parkplatz parkenden PKW ein Verkehrsunfall im Sinne des § 142 Abs. 1 StGB sein, da es in diesen Fällen „unter Zugrundelegung der natürlichen Verkehrsauffassung“ gefestigter Rechtsprechung entspreche, dass sich ein verkehrstypisches Unfallrisiko verwirkliche (Rn. 6). Denn Fahrzeuge auf einem öffentlich zugänglichen Parkplatz, auf dem auch Einkaufswagen bewegt werden, seien dort einer erhöhten Gefährdung durch wegrollende Einkaufswagen ausgesetzt. Es handele sich um eine typische Situation des 11

Straßenverkehrs, dem auch parkende Fahrzeuge zuzurechnen seien. Das spezifische Gefahrenpotential eines Einkaufswagens bestehe nur in dieser typischen Verkehrssituation, sodass sich letztlich im Schadensfall ein typisches Verkehrsrisiko realisiere.

Aus Sicht des erkennenden Gerichts erscheint zweifelhaft, ob die gegebene Begründung das gefundene Ergebnis zu tragen vermag. Denn sie begründet das Bestehen des straßenverkehrsspezifischen Gefahrzusammenhangs letztlich lediglich damit, dass nach „natürlicher Verkehrsauffassung“ eben eine „typische Verkehrssituation“ vorliege und läuft somit im Ergebnis auf einen Zirkelschluss hinaus (so auch Niehaus, a.a.O., Rn. 33), der eine inhaltliche Bestimmung des Begriffs nicht erkennen lässt. Auch die weiterhin in Bezug genommenen Entscheidungen der OLGe Koblenz (MDR 1993, 366) und Stuttgart (VRS 47, 15) – die weiterhin zitierten Entscheidungen des OLG Nürnberg, Beschl. v. 26.10.2010, Az. 2 St OLG Ss 147/10 und des KG, Beschl. v. 03.08.1998, Az. 1 Ss 114/98 gehen auf die Problematik allenfalls am Rande ein – führen hierzu nicht weiter, da auch sie das Geschehen als „verkehrstypisch“ bzw. „verkehrsübliche Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums“ (vgl. aber BGH, Urt. v. 15.11.2001, Az. 4 StR 233/01 Rn. 7: ein „Unfall im Straßenverkehr“ liegt nicht schon deshalb vor, weil sich der Unfall im öffentlichen Verkehrsraum ereignet), bei dem sich die „typischen Gefahren des Straßenverkehrs“ verwirklichten, bloß deklarieren – ohne jedoch einen Begriffsinhalt zu benennen, unter den sie bei dieser Würdigung subsumieren. 12

Wie der nach ganz h.M. zu fordernde straßenverkehrsspezifische Gefahrzusammenhang in § 142 StGB sachlich zu bestimmen (und von anderen Risiken abzugrenzen) ist, lässt sich auch anhand der Kommentarliteratur nicht eindeutig beantworten. Auch dort wird eine inhaltliche Definition des Begriffs häufig nicht vorgenommen, sondern sich dem Begriff lediglich kasuistisch angenähert (so etwa Fischer, a.a.O, Rn. 9; Kretschmer, a.a.O. Rn. 39; Geppert, a.a.O., Rn. 25; Burmann in: Straßenverkehrsrecht, 26. Aufl. 2020, § 142 StGB Rn. 4; s. auch Ernemann in: Satzger/Schluckebier/Widmaier, StGB, 4. Aufl. 2018, § 142 Rn. 12 ff.; Pflieger/Quarch in: Gesamtes Strafrecht, 4. Aufl. 2017, § 142 Rn. 7), wobei die diskutierten Einzelfälle mit divergierenden Begründungen – sofern solche überhaupt gegeben werden – entweder der einen oder anderen Fallgruppe zugeordnet werden. So bejaht etwa Geppert (a.a.O., Rn. 25) einen verkehrsspezifischen Zusammenhang bei einer während des Entladens eines LKWs herabfallenden Ladeklappe (unter Hinweis darauf, dass auch der ruhende Verkehr geschützt sei; ebenso OLG Stuttgart, NJW 1969, 1726 f.) und auch beim Abrutschen eines PKW vom Wagenheber während des Reifenwechsels, da in diesen Fällen noch ein „unmittelbarer Zusammenhang mit dem Verkehrsgeschehen“ vorliege, während Kretschmer (a.a.O., Rn. 39) ihn im Fall einer herabschlagenden Bordwand beim Be- und Entladen verneint (ebenso AG Tiergarten, NJW 2008, 3728), aber beim Reifenwechsel mit OLG Köln, VRS 65, 431 f. ebenfalls bejaht, da der Vorgang darauf gerichtet sei, das Fahrzeug wieder betriebsbereit zu machen. Auch Zusammenstöße ausschließlich zwischen Fußgängern oder Inlineskatern werden teilweise als erfasst angesehen (Burmann, a.a.O., Rn. 4), zunehmend unter Hinweis auf den Schutzzweck des Tatbestands aber auch ausgenommen (Kretschmer, a.a.O., Rn. 39; Geppert, a.a.O., Rn. 25), weil an ihnen kein Fahrzeug beteiligt sei. 13

Außerhalb der eindeutigen Fälle erweist sich die bisherige Handhabung des Merkmals damit offensichtlich als mit erheblicher Rechtsunsicherheit belastet und führt zu kaum vorhersehbaren (Zopfs in: MK-StGB, 3. Aufl. 2017, § 142 Rn. 34; Schwerdtfeger in: MK-StVR, 2016, § 142 StGB Rn. 32) und auch sachlich nicht immer nachvollziehbaren Ergebnissen. So will etwa Geppert (a.a.O. Rn. 25) Unfälle ohne Beteiligung von Fahrzeugen wegen des niedrigeren Schadensrisikos und der geringeren Entfernungsmöglichkeiten nicht als tatbestandlich ansehen und scheidet deshalb die Beschädigung eines parkenden Fahrzeugs 14

durch einen Fußgänger aus dem Tatbestand aus, während der hier vorliegende Fall der Beschädigung eines geparkten Fahrzeugs durch einen ins Rollen geratenen Einkaufswagen wegen der typischerweise zum Verkehr gehörenden „Transportgefahr“ gleichzeitig dann aber wieder tatbestandlich sein soll. Weshalb jedoch schon die bloße Vorbereitung des Transports durch das Be- oder Entladen von Einkäufen so eng und spezifisch mit den Gefahren des nachfolgenden Transports verbunden sein soll, dass es gerechtfertigt erscheint, beide Vorgänge tatbestandlich gleich zu behandeln, bleibt offen und scheint auch vom Ergebnis her zweifelhaft. Denn wenn sich der notwendige Verkehrsbezug (nur) aus der engen Verbindung von Beladen und Transport ergeben soll, müsste er in dem Fall, in dem der Einkaufswagen während einer kurzen Unterhaltung mit einem zufällig am Rande des Parkplatzes getroffenen Bekannten wegrollt, wohl zu verneinen sein, ohne dass ein die Ungleichbehandlung rechtfertigender Unterschied erkennbar ist.

2. 15

Ist das Erfordernis eines verkehrsspezifischen Zusammenhangs gleichermaßen allgemein anerkannt, wie in seinem sachlichen Gehalt ungeklärt, ist der Begriffsinhalt anhand der klassischen Auslegungskriterien zu bestimmen. 16

a) 17

Danach spricht bereits der Wortlaut dafür, einen Straßen*verkehr* nur dort anzunehmen, wo willensgetragene Fortbewegung stattfindet und einen Unfall im Straßenverkehr dementsprechend überhaupt nur dort anzunehmen, wo das Unglück Folge willentlicher Fortbewegung wenigstens eines Beteiligten ist. Denn „Verkehr“ findet begrifflich nicht bereits dort statt, wo Gegenstände (mögen sie auch grundsätzlich Fortbewegungszwecken dienen) – etwa aufgrund unzureichender Sicherung, äußerer Witterungseinflüsse u.ä. – „von sich aus“ in Bewegung geraten; sie „verkehren“ damit noch nicht. Dies ist vielmehr erst dann der Fall, wenn ihre Bewegung auch von einem entsprechenden menschlichen Fortbewegungswillen getragen wird. Gerade mit dem ziel- und zweckgerichteten Ingangsetzen eines Bewegungsvorgangs beschwört der Betreffende auch die ihm spezifisch innewohnende – und nicht nur äußerlich durch Hinzutreten weiterer unbeabsichtigter (Umwelt-)Einflüsse – Gefahr von Kollisionen mit anderen Objekten unmittelbar herauf. 18

b) 19

In systematischer Hinsicht indizieren die Benennung von *Fahrzeug* (§ 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB) und *Kennzeichen* (§ 142 Abs. 3 S. 1 StGB) als zu ermöglichende Feststellung bzw. mitzuteilender Umstand, dass an einem Unfall im Straßenverkehr im Sinne der Vorschrift zumindest regelmäßig Fahrzeuge (im Sinne der StVO) beteiligt sind. 20

Ebenso spricht die in § 34 Abs. 1 Nr. 1 StVO – erstgenannte – Pflicht von Unfallbeteiligten, unverzüglich anzuhalten, für einen dem Unfall typischerweise vorausgehenden Fortbewegungsvorgang. 21

c) 22

Schließlich spricht auch der Schutzzweck der Norm für eine Beschränkung des Tatbestands auf diejenigen Gefahren, die mit dem Fortbewegungsvorgang eines Fahrzeugs im Sinne der StVO verbunden sind. 23

24

Bei der Feststellungsduldungspflicht, deren Missachtung § 142 StGB mit Strafe bedroht, handelt es sich um eine Besonderheit des Straßenverkehrs; außerhalb dessen besteht grundsätzlich keine strafrechtliche Pflicht, Feststellungen zur Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche zu ermöglichen. Es dürfte deshalb weitgehend anerkannt sein, dass die Legitimation der Ausnahmevorschrift (sofern dies zur Rechtfertigung überhaupt ausreichend ist, vgl. kritisch etwa Fischer, a.a.O, Rn. 4; Sternberg-Lieben, a.a.O., Rn. 1a) nur in den besonderen Verhältnissen des Straßenverkehrs begründet liegen kann (Fischer, a.a.O., Rn. 2; Kretschmer, a.a.O., Rn. 7). Als maßgebliche Gesichtspunkte werden insoweit v.a. Anonymität, Dichte und Schnelligkeit, aus der auch ein erhebliches Schädigungspotential erwächst, des Straßenverkehrs angeführt, die einem Schädiger (auch unter motivierenden Gesichtspunkten) günstige Möglichkeiten bieten, sich nach einem Verkehrsunfall der zivilrechtlichen Haftung zu entziehen (s. etwa Geppert, a.a.O., Rn. 3; Zopfs, a.a.O., Rn. 17, 34; Schwerdtfeger, a.a.O., Rn. 33 f.) sowie manchmal auch die hieraus resultierende faktische Vereitelung von Selbsthilferechten (Kretschmer, a.a.O., Rn. 8 f.).

Würde man Fälle wie den vorliegenden, in dem weder der Beschuldigte noch der Unfallgegner sich im Zeitpunkt des schadensursächlichen Ereignisses fortbewegen und auch nicht fortbewegen wollen, dem Tatbestand noch unterstellen, würde man die vorstehend identifizierten Eigenarten des Verkehrs weitgehend reduzieren und faktisch maßgeblich nur noch auf den Aspekt der anonymen Masse abstellen. Dass die Durchsetzung zivilrechtlicher Ersatzansprüche durch die persönliche Unkenntnis der Beteiligten und tatsächliche Schwierigkeiten der Identitäts- und Hergangsermittlung gefährdet wird, ist *als solches* indes noch keine Besonderheit des Straßenverkehrs, sondern auch unabhängig von diesem häufig anzutreffen. Im gesellschaftlichen Alltag treten einander unbekannte Menschen ganz regelmäßig (z.B. in Einkaufszentren, Konzerthallen, Discotheken, bei Sportveranstaltungen etc.) in unübersichtlichen Situationen in eine Beziehung zu einander, die ihnen eine Einwirkungsmöglichkeit auf die Rechtsgüter der anderen eröffnet und es ermöglichen, die Verhältnisse ggf. zur Flucht auszunutzen. Dass hier im Fall einer Schädigung gleichermaßen ein Interesse des Geschädigten an der Ermittlung des Schadensverursachers besteht, kann den erforderlichen Gefahrzusammenhang jedoch allein noch nicht begründen. Denn „das Feststellungsinteresse besteht unabhängig davon, wo, auf welche Weise und mit welchen Mitteln der Schaden entstanden ist (Hartmann-Hilter NZV aaO S. 341) [und] taugt [deshalb …] für sich nicht zur inhaltlichen Bestimmung des Begriffs des ‚Unfalls im Straßenverkehr'" (BGH, Urt. v. 15.11.2001, Az. 4 StR 233/01 Rn. 7 – zit. nach juris), wenn der Gesetzgeber nicht schon dieses allgemeine Lebensrisiko zum Anlass für eine generelle Feststellungsermöglichungspflicht genommen, sondern den Tatbestand des § 142 StGB auf Vorgänge im Straßenverkehr beschränkt hat. Nur wenn auch die weiteren typischen Aspekte des Verkehrs, nämlich die in der Bewegung von Fahrzeugen gründende besondere Dynamik, Mobilität und Geschwindigkeit sowie auch Schadensträchtigkeit hinzutreten (oder jedenfalls nicht sämtlich völlig in den Hintergrund treten), wird ein tatbestandlich hinreichender „innerer" Bezug zu den besonderen Verhältnissen des Straßenverkehrs hergestellt. Erst dann nämlich verstärken sich die aus der ohnehin bestehenden Anonymität und der Personendichte resultierenden Feststellungsschwierigkeiten spezifisch durch die besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs, indem sie einem mobilen Beteiligten (der sein Verhalten u.U. gar nicht ändern und einen laufenden Fortbewegungsvorgang bloß aufrechterhalten muss) leichte Fluchtmöglichkeiten verschaffen, um sich wieder in die Masse von ihren Standort ebenfalls beständig ändernder anderer Verkehrsteilnehmer unerkannt einzureihen und dem (ggf. überraschten und selbst noch mit der Bewältigung von Verkehrsvorgängen befassten) Geschädigten nur geringe Möglichkeiten der Identitätsfeststellung, aber auch Rekonstruktion der dynamischen Verhältnisse, eröffnen, ihn zugleich aber auch einem Risiko erheblicher Schäden durch die Bewegungsenergie des Fahrzeugs aussetzen. 25

3. 26

Mangels Realisierung einer mit der Fortbewegung von Fahrzeugen verbundenen Gefahr ist hier nach alledem kein Unfall im Straßenverkehr anzunehmen. In der hier vorliegenden Schädigung hat sich vielmehr lediglich ein allgemeines Lebensrisiko verwirklicht, das mit dem Straßenverkehr nur äußerlich verbunden ist und von § 142 StGB nicht erfasst wird. 27

III. 28

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 467 Abs. 1, 408 Abs. 2 S. 2 StPO. 29

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE