Stefanie Kemme*

Kollision eines Einkaufswagens mit einem parkenden Pkw als „Unfall im Straßenverkehr"

StGB § 142 I Nr. 1 Unfallflucht nach Kollision eines Einkaufswagens mit einem parkenden Pkw.

Ein Unfall im Straßenverkehr im Sinne des § 142 I Nr. 1 StGB liegt vor, wenn sich im Unfall die typischen Gefahren des Straßenverkehrs verwirklicht haben (straßenverkehrsspezifischer Gefahrzusammenhang). Dies ist dann anzunehmen, wenn auf einem Parkplatz ein Einkaufswagen infolge Unachtsamkeit wegrollt und mit einem geparkten Fahrzeug kollidiert.

OLG Düsseldorf, Urteil vom 11.11.2011 – 1 RVS 62/11, NStZ-RR 2012, 326 = NZV 2012, 350–351

Sachverhalt

Der Angeklagte A suchte am 03.02.2009 mit einem Lkw ein Einkaufszentrum auf und begab sich nach den Einkäufen mit 2 Einkaufswagen zu dem auf dem Parkplatz abgestellten Lkw. Beim Ausladen eines der Einkaufswagen geriet der andere Einkaufswagen selbständig ins Rollen, prallte gegen das in einer gegenüberliegenden Parklücke abgestellte Fahrzeug Alfa Romeo des W und verursachte einen Sachschaden in Höhe von 1.496,78 €. Der A holte den Einkaufswagen zurück, obwohl er die Beschädigung des Pkw wahrgenommen hatte und verließ den Ort des Geschehens, um sich den Feststellungen zu entziehen.

Die Entscheidung

Das Amtsgericht verurteilte A wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen und verhängte ein Fahrverbot von drei Monaten. Die Berufung des A hatte Erfolg und das LG Düsseldorf sprach den A am 06.05.2011 aus Rechtsgründen frei. Auf die Revision der Staatsanwaltschaft hob der Strafsenat des OLG Düsseldorf das Urteil des LG unter Rückverweisung auf. Das OLG entschied, dass die Kollision eines Einkaufswagens mit einem parkenden Pkw auf einem öffentlich zugänglichen Parkplatz als ein „Unfall im Straßenverkehr" im Sinne des § 142 I Nr. 1 StGB anzusehen sei.

Für den Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort muss zunächst ein Unfall im Straßenverkehr vorliegen. Hierunter wird ein plötzliches, mindestens für einen Beteiligten ungewolltes Ereignis im öffentlichen Straßenverkehr verstanden, das zur Tötung oder Verletzung eines Menschen oder zu einer nicht völlig belanglosen Sachbeschädigung führt und mit den typischen Verkehrsgefahren zusammenhängt.[1]

Die herrschende Auffassung in der Rechtsprechung sieht diesen straßenverkehrstypischen Gefahrzusammenhang auch bei Zusammenstößen von Einkaufswagen[2] oder rollbaren Müllcontainern[3] mit parkenden Pkws als verwirklicht an. Dies wird überwiegend auch in der Literatur vertreten, da ohne Bedeutung sei, wodurch der Schaden herbeigeführt wurde und folglich auch nicht allgemein für den Verkehr bestimmte Fahrzeuge wie Einkaufswagen ausreichend seien[4] oder Verkehrsunfälle unter Fußgängern[5]. Das OLG Düsseldorf führt zum verkehrstypischen Unfallrisiko aus, dass unter Zugrundelegung der natürlichen Verkehrsauffassung Fahrzeuge auf einem öffentlich zugänglichen Parkplatz, auf dem auch Einkaufswagen bewegt werden, einer erhöhten Gefährdung durch wegrollende Einkaufswagen ausgesetzt seien. Einer typischen Situation des Straßenverkehrs seien auch parkende Fahrzeuge zuzurechnen.[6]

Das LG Düsseldorf vermochte dieser Ansicht nicht zu folgen, denn ein Schadensereignis wie das vorliegende sei schon nach dem allgemeinen Sprachgebrauch kein „Unfall im Straßenverkehr" i. S. d. § 142 I Nr. 1 StGB. Der Gesetzeswortlaut lege nahe, dass es für das Merkmal jedenfalls nicht ausreiche, wenn sich der Vorfall im öffentlichen Verkehrsraum ereigne, sondern dass die Vorgänge, die keinen Zusammenhang mit der Fortbewegung wenigstens eines der Beteiligten mittels eines Fahrzeugs aufweisen, vom Tatbestand auszunehmen sind.[7] Entscheidend spreche auch der Schutzzweck der Norm gegen eine Einbeziehung derartiger Vorgänge. Die Feststellungsduldungspflicht stelle eine Besonderheit des Straßenverkehrsrechts dar. Außerhalb des Straßenverkehrs bestehe weder bei vorsätzlichem noch bei fahrläs-

* Juniorprofessorin für Strafrecht an der Universität Hamburg.

1 *Michael Burmann,* in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl. 2012, § 142 Rn. 4; BGH vom 15.11.2001, NStZ 2002, 626 (627).
2 OLG Koblenz vom 03.12.1992, MDR 1993, 366; OLG Stuttgart vom 10.12.1973, VRS 47, 15 (16); LG Bonn vom 25.09.1974, NJW 1975, 178.
3 LG Berlin vom 27.06.2006, NStZ 2007, 100.
4 *Detlev Sternberg-Lieben,* in: Schönke/Schröder, StGB, 28. Aufl. 2010, § 142 Rn. 17; *Kristian Kühl,* in: Lackner/Kühl, StGB, 27. Aufl. 2011, § 142 Rn. 6; *Michael Burmann,* in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl. 2012, § 142 Rn. 4.
5 *Ewald Terning,* Anmerkung zu OLG Düsseldorf vom 11.11.2011, NZV 2012, S. 350 (351); *Kristian Kühl,* in: Lackner/Kühl, StGB, 27. Aufl. 2011, § 142 Rn. 6.
6 OLG Düsseldorf vom 11.11.2011, NStZ 2012, 326.
7 LG Düsseldorf vom 06.05.2011, NStZ-RR 2011, 355.

sigem Verhalten eine strafrechtlich bewehrte Verpflichtung, am Ort des schädigenden Ereignisses zu verbleiben, obwohl außerhalb des Straßenverkehrs die Vermögensinteressen der/des Geschädigten in gleicher Weise berührt sein können.[8]

Auch in der Literatur wird zum Teil vertreten, dass zumindest auf der Seite einer/s Unfallbeteiligten ein Fahrzeug im Sinne der StVO beteiligt ist.[9] Zopfs stellt darauf ab, ob Unfälle im ruhenden Verkehr noch als Teil der Fortbewegung begriffen werden können, etwa bei Beschädigung nebenstehender Fahrzeuge bei Fahrtantritt oder Fahrtende durch das Ein- oder Aussteigen.[10] So kann auch die Beschädigung eines parkenden Fahrzeugs durch das Hinunterklappen der Bordwand[11] eines parkenden Lkw als Verkehrsunfall betrachtet werden, da der Schaden durch ein Fahrzeugteil selbst verursacht wird. Ein Verkehrsunfall soll aber verneint werden, wenn beim Be- oder Entladen ein Gegenstand von einem Lkw auf einen daneben stehenden Pkw fällt.[12]

Kritik

Während das LG den Begriff des „Unfalls im Straßenverkehr" einzugrenzen versucht, folgt das OLG der ständigen weiten Begriffsbestimmung, die den Unfallbegriff von dem Problem des geschützten Feststellungsinteresses getrennt definiert. Zwar lässt sich die weite Auffassung unter den Wortlaut der Norm subsumieren, dies eröffnet jedoch Risiken. So konstatiert Weigend,[13] die Gerichte hätten sich mit dem Kriterium der „verkehrstypischen Gefahr" ein beliebig einsetzbares Utensil zur praktikablen – und im Ergebnis meist nachvollziehbaren – Einzelfallentscheidung geschaffen. „Eine verlässliche Prognose darüber, ob die Rechtsprechung bei einem gegebenen Geschehen, das sich nicht schon auf den ersten Blick unzweifelhaft als Verkehrsunfall darstellt, das Vorliegen einer ‚verkehrstypischen Gefahr' bejahen wird oder nicht, ist allerdings kaum noch möglich."[14]

Um Widersprüche zu vermeiden und Rechtsklarheit zu schaffen, sollte bei der Bestimmung einer verkehrstypischen Gefahr auf den Schutzzweck der Norm und die Besonderheiten des Straßenverkehrs abgestellt werden. Die Anonymität und der Massencharakter des Straßenverkehrs, die Schnelligkeit der Fahrzeuge und deren Aktionsradius ermöglichen es, sich relativ einfach der zivilrechtlichen Haftung zu entziehen, so dass die „Fluchthemmschwelle" niedriger ist als in Situationen außerhalb des Straßenverkehrs.[15] Nur diese über das gewöhnliche Maß hinausgehende Gefahr rechtfertigt den strafrechtlichen Schutz. Konsequenz muss sein, dass ein Unfall im Straßenverkehr i. S. d. § 142 nur bei Beteiligung eines Fahrzeugs vorliegen kann.[16] Die Formulierung des § 142 I Nr. 1 StGB „Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung" weist ebenfalls auf die Beteiligung eines Fahrzeugs hin.

Weitere Konsequenz ist, dass der Unfall aus einer Fortbewegung im Straßenverkehr erwächst.[17] Danach hat also das Wegrollen eines Einkaufswagens, der selbst kein Fahrzeug darstellt, nichts mit den Besonderheiten und der Typizität des Straßenverkehrs zu tun.[18] Das Be- und Entladen des Lkw kann nicht mehr als Teil der Fortbewegung im Straßenverkehr begriffen werden, so dass sich vorliegend lediglich die Gefahr der Verwendung eines rollenden Einkaufswagens verwirklicht hat.[19] Zuletzt spricht hierfür auch die zivilgerichtliche Rechtsprechung zur Frage, ob ein Schaden, den ein Einkaufswagen an einem parkenden Fahrzeug verursacht hat, von der Privat- oder von der Kfz-Haftpflicht zu tragen ist: Danach lässt sich ein straßenverkehrsrechtliches Risiko nicht feststellen, hingegen ein allgemeines Risiko.[20]

Der hier unfallverursachende Transportvorgang steht zwar in einer Kausalbeziehung zum Straßenverkehr im weitesten Sinne,[21] es hat sich in ihm aber kein straßenverkehrstypisches Risiko verwirklicht.

8 LG Düsseldorf vom 06.05.2011, NStZ-RR 2011, 355 (356).
9 *Michael Heghmanns,* Strafrecht für alle Semester – Besonderer Teil, 2009, Rn. 527; *Wolfgang Schild,* in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, StGB, 3. Aufl. 2010, § 142 Rn. 39.
10 *Jan Zopfs,* in: MüKo, StGB, 2. Aufl. 2012, § 142 Rn. 34.
11 OLG Stuttgart vom 30.04.1969, NJW 1969, 1726.
12 AG Berlin-Tiergarten vom 16.07.2008, NJW 2008, 3728.
13 *Thomas Weigend,* Anmerkung zu BayObLG vom 13.04.1992, JR 1993, 115 (116).
14 *Thomas Weigend,* JR 1993, 115 (116).
15 *Daniel Schnabl,* Der Unfallbegriff des § 142 I StGB und die deliktische Planung, 2003, S. 12.
16 *Michael Heghmanns,* Strafrecht für alle Semester – Besonderer Teil 2009, Rn. 527; *Wolfgang Schild,* in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, StGB, 3. Aufl. 2010, § 142 Rn. 39.
17 *Jan Zopfs,* in: MüKo, StGB, 2. Aufl. 2012, § 142 Rn. 34.
18 So auch *Verena Holch,* Anmerkung zu LG Düsseldorf vom 06.05.2011, FD-StrafR 2011, 321187.
19 *Verena Holch,* FD-StrafR 2011, 321187.
20 LG Marburg vom 06.10.1993, NJW-RR 1994, 221 (222).
21 LG Düsseldorf vom 06.05.2011, NStZ-RR 2011, 355 (356).