

Musterklausur Verkehrsrecht – Verkehrsstraftaten und Verkehrsunfallflucht



EPHK Jochen Schramm¹, HSPV NRW

Der vorliegende Lösungsvorschlag für eine verkehrsrechtliche Klausur bezieht sich auf typische Aufgabenstellungen des Bachelorstudiengangs Polizeivollzugsdienst an der HSPV NRW, Modul HS 2. Den Schwerpunkt bildet die (verkehrs-)strafrechtliche Lösung des Sachverhaltes im gutachterlichen Stil. Die in dieser Musterlösung eingefügten Quellenverweise sind üblicherweise nicht von den Anforderungen an eine Klausurlösung erfasst.

Sachverhalt:

Am 18.4.2022 gegen 23.40 Uhr befährt der 28-jährige (K) mit seinem Kraftrad der Marke Kawasaki (Hubraum: 1287 ccm, Leistung: 126 KW) die außerhalb geschlossener Ortschaften (a. g. O.) gelegene Waldstraße, die durchgängig jeweils einen Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung aufweist, wobei die Fahrstreifen durch eine ununterbrochene Linie (Vz. 295) voneinander getrennt sind.

Die Fahrbahn ist beidseitig jeweils durch Vz. 295 begrenzt. Seitenstreifen oder Beleuchtung gibt es nicht. Auf beiden Seiten befinden sich in ca. 1 bis max. 2 m Abstand zur Fahrbahnkante Bäume bzw. Sträucher, über die man von der Fahrbahn aus nicht hinwegblicken kann.

Nachdem (K) die Ortsgrenze (Vz. 311) von D-Stadt passiert hat, beschleunigt er sein Kraftrad auf 130 km/h und behält diese Geschwindigkeit durchgängig bei. Die Waldstraße verläuft für ca. 1,5 km gerade, bevor sie in eine lang gezogene, sich jedoch in Fahrtrichtung des (K) vom Radius her verengende Rechtskurve mündet.

Ca. 200 m vor Kurvenbeginn sind in Fahrtrichtung des (K) Vz. 103 („Kurve“) mit dem Zusatzzeichen „gefährliche Kurve“ sowie Vz. 274 („Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h“) auf beiden Fahrbahnseiten deutlich sichtbar aufgestellt. Ab Kurvenbeginn ist am kurvenäußeren Fahrbahnrand eine Schutzplanke aufgestellt, am Kurvenbeginn verdeutlicht Vz. 625 (Richtungstafel) den Kurvenbeginn. Das Vz. 625 wird in aufgelöster Form während des gesamten Kurvenverlaufs mit Abständen von ca. 30 m wiederholt. Die Fahrbahn lässt sich ab Kurvenbeginn maximal 130 m weit einsehen – diese Sichtweite reduziert sich im weiteren Verlauf der Kurve.

(K) fährt unter Beibehaltung der Geschwindigkeit von 130 km/h in die Kurve ein. Durch die auftretenden Fliehkräfte gerät er schon zu Beginn der Kurve über die ununterbrochene Linie hinweg auf den für den Gegenverkehr vorgesehenen Fahrstreifen. Etwa in Kurvenmitte erkennt (K) den Pkw (B), der außer dem Fahrer noch mit zwei weiteren Personen besetzt ist und ihm mit den zulässigen 70 km/h entgegenkommt. (K) versucht, durch Bremsen und Lenken auf die rechte Fahrspur zu gelangen. Dabei verliert er die Kontrolle über sein Kraftrad und stürzt. Im Anschluss rutschen das Kraftrad und (K) voneinander getrennt über die Fahrbahn. Während die Rutschbewegung des (K) kurz vor dem Fahrbahnrand endet, prallt das Kraftrad gegen die Schutzplanke, wird abgewiesen und bleibt in etwa mittig des von (B) genutzten Fahrstreifens liegen.

(B) leitet, sofort als er den entgegenkommenden (K) erkennt, eine Vollbremsung ein und kann unter größter Anstrengung und Unterstützung des ABS seinen Pkw in der Richtung halten und zum Stillstand bringen. Der Pkw kommt – ohne Zusammenstoß – wenige Zentimeter vor dem liegenden Kraftrad zum Stehen.

(K), der trotz des Rutschens über die Fahrbahn unverletzt bleibt, steht auf und läuft durch die am Fahrbahnrand befindliche Bepflanzung über die dahinterliegenden Felder zu seinem nahegelegenen Wohnort. Dort wird er ca. 30 min. nach dem Vorfall durch die Polizei angetroffen.

Nach erfolgter Belehrung macht (K) keine Aussage zur Sache. Während des Gesprächs mit (K) an der Wohnungstür fällt den eingesetzten Beamten jedoch ein im Flur liegender Motorradkombi auf, der frische, massive Beschädigungen aufweist, wie sie beim Rutschen über eine Fahrbahn entstehen.

Durch erste Ermittlungen kann festgestellt werden, dass (K) allein dort wohnt. Da den Beamten in der Atemluft des (K) Alkoholgeruch auffällt, wird ein Atemalkoholtest durchgeführt, der mit einem Ergebnis von 0,28 mg/l positiv verläuft. (K) wird zur Entnahme einer Blutprobe der Polizeiwache zugeführt.

Aufgrund von Wahrnehmungen der Beamten und des Arztes wird die Blutprobe bzw. -untersuchung auf Betäubungsmittel ausgeweitet. Darüber hinaus wird festgestellt, dass die linke Hand des (K) von den ersten Fingergliedern bis unterhalb des Ellenbogens einen Gipsverband aufweist, der schon vor dem oben beschriebenen Ereignis vorhanden war.

Das Ergebnis der Blutprobe bestätigt das Ergebnis des Atemalkoholtestes, darüber hinaus wird Cannabis-Konsum in erheblicher Menge nachgewiesen

Hinweise:

- Öffentlicher Verkehrsraum ist als gegeben zu unterstellen.
- Auf die mögliche Verwirklichung von Ordnungswidrigkeiten ist nicht einzugehen.

Aufgabe:

Prüfen Sie das Verhalten des (K) gutachterlich aus verkehrsrechtlicher Sicht.

Lösungsvorschlag:

1. § 315c StGB

1.1 Objektiver Tatbestand (Abs. 1)

§ 315c Abs. 1 Ziff. 1 StGB setzt zunächst voraus, dass die Tat im Straßenverkehr, d. h. im öffentlichen Verkehrsraum, stattfindet. Laut Hinweis ist von öffentlichem Verkehrsraum auszugehen.

1.1.1 Ziffer 1

Zu prüfen ist, ob (K) ein Fahrzeug geführt hat. Unter dem Begriff Fahrzeug ist grundsätzlich jedes zur Ortsveränderung bestimmte Fortbewegungsmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern zu verstehen.² Im Sachverhalt fuhr (K) mit einem Kraftrad, das in erster Linie dazu dient, Strecken schneller als zu Fuß zu bewältigen. Es handelt sich bei dem Kraftrad also um ein Fortbewegungsmittel zum Personentransport, folglich um ein Fahrzeug.

Fraglich ist, ob (K) das Kraftrad geführt hat. Ein Fahrzeug führt, wer es unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt oder unter Handhabung seiner technischen Vorrichtung während der Fahrbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenkt.³ (K) sitzt allein auf dem Kraftrad. Er bestimmt durch Betätigen u. a.

des Lenkers, des Gasgriffs und der Bremsen Richtung und Geschwindigkeit. Folglich hat (K) das Kraftrad geführt.

lit. a)

Es ist zu prüfen, ob (K) alkoholische Getränke und berauschende Mittel genossen hat, wobei unter Genuss jede Form des Konsums zu verstehen ist.⁴ Dem Alkoholbegriff unterfallen alle alkoholhaltigen Substanzen.⁵ In der Atemluft des (K) wurde deutlicher Alkoholgeruch wahrgenommen, ein durchgeführter Atemalkoholtest ergab einen Wert von 0,28 mg/l. Dieser Wert wurde durch die später durchgeführte Blutuntersuchung bestätigt. Eine solche Atem- bzw. Blut-Alkohol-Konzentration lässt sich nur erreichen, wenn man alkoholhaltige Getränke zu sich nimmt, d. h. konsumiert.

Andere berauschende Mittel sind solche Substanzen, die in ihren Auswirkungen denen des Alkohols vergleichbar sind und zu einer Beeinträchtigung des Hemmungsvermögens sowie der intellektuellen und motorischen Fähigkeiten führen.⁶ Durch die Untersuchung wurde festgestellt, dass das Blut des (K) erhebliche Mengen Cannabis enthielt. Aufgrund seiner dem Alkohol nahen Wirkungsweise wurde Cannabis als Rauschmittel mit der darin enthaltenen Substanz Tetrahydrocannabinol (THC) in die Anlage zu § 24a StVG aufgenommen, es handelt sich also um ein anderes berauschendes Mittel.

(K) hat also alkoholische Getränke und andere berauschende Mittel genossen.

lit. b)

Zu prüfen ist, ob (K) zum Tatzeitpunkt körperliche Mängel aufwies. Darunter sind Krankheitszustände zu verstehen, soweit sie nicht psychopathologische Ursachen haben.⁷ Das Anlegen eines Gipsverbandes erfolgt üblicherweise, um eine vorherige, körperliche Verletzung zu schienen und ruhig gestellt heilen zu lassen. Von einer solchen Ursache ist – auch mangels abweichender Erkenntnisse – bei (K) auszugehen. Eine psychopathologische Ursache ist nicht erkennbar – es handelt sich also um einen körperlichen Mangel.

lit. a) und b)

Fraglich ist, ob der (K) zum Tatzeitpunkt fahrunsicher war. Unter Fahrunsicherheit ist zu verstehen, „dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers infolge geistiger und/oder körperlicher Mängel so weit herabgesetzt ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern.“⁸ Im vorliegenden Sachverhalt haben sowohl der Genuss des Alkohols und des Cannabis als auch der Gipsverband direkte Auswirkungen auf die fahrerische Leistungsfähigkeit des (K). Die gefahrene Geschwindigkeit, verbunden mit der Fehleinschätzung in Bezug auf die Gefährlichkeit der Verkehrssituation indizieren eine deutliche Enthemmung, wie sie für Alkohol und Rauschmittel typisch ist. Der Verlust der Kontrolle über sein Fahrzeug während einer Lenkbewegung verdeutlicht, dass (K) zu diesem Zeitpunkt die wesentlichen Bedienelemente seines Fahrzeugs nicht ausreichend sicher beherrscht.

In der Gesamtbetrachtung ist es nicht notwendig, die entstandene Fahrunsicherheit nur aus einer Ursache abzuleiten⁹, das Zusammenwirken der oben beschriebenen Ursachen führt hier zum Verlust der Kontrolle über das Kraftrad. Dieses Zusammenwirken kann nicht hinweggedacht werden, ohne dass die Fahrunsicherheit ausgeblieben wäre.

(K) befand sich also aufgrund des Alkohol- und Rauschmittelkonsums kombiniert mit dem angelegten Gipsverband in fahrunsicherem Zustand.

1.1.2 Ziffer 2

lit. d)

Es ist zu prüfen, ob (K) an einer unübersichtlichen Stelle zu schnell gefahren ist. „Eine Stelle ist unübersichtlich, wenn der

Fahrzeugführer den Verkehrsablauf wegen ungenügenden Einblicks in die Fahrbahn oder die sie umgebende Örtlichkeit nicht vollständig überblicken, damit Hindernisse und Gefahren nicht rechtzeitig bemerken und ihnen deshalb nicht sicher begegnen kann.“¹⁰ Die von (K) im Sachverhalt befahrene Kurve nimmt einen sich verengenden Verlauf und lässt schon zu Beginn ein Überblicken des Verkehrsraums über maximal 130 m Entfernung zu, wobei sich diese Sichtweite im Verlauf weiter verringert. Durch die eng an den Fahrbahnrändern befindliche Bepflanzung wird diese Kurve zu einer unübersichtlichen Stelle.

Zu prüfen ist, ob (K) zu schnell gefahren ist. „Zu schnell fährt [...], wessen Geschwindigkeit ein rechtzeitiges Anhalten zum Vermeiden von Gefahren, die typischerweise aus dem Verkehr an einer solchen Gefahrenstelle herrühren, nicht ermöglicht.“¹¹ Das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, hier 70 km/h, mit einer Differenz von 60 km/h ist bereits deutliches Indiz für zu schnelles Fahren an dieser Örtlichkeit. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h ergibt sich ein Anhalteweg von gut 200 m im Normalfall. Auch bei einer Gefahrenbremsung ließe sich das Kraftrad nicht innerhalb von 130 m (maximal zu überblickende Strecke) zum Stillstand bringen. Damit könnte (K) auch unter günstigsten Umständen nicht mehr zeitgerecht auf ein plötzliches Hindernis, wie z. B. ein liegengebliebenes Fahrzeug, Wild oder auch ein Fußgänger, reagieren.

Folglich fuhr (K) in der unübersichtlichen Kurve zu schnell.

lit. e)

Dass es sich bei der Kurve um eine unübersichtliche Stelle handelt, wurde unter lit. d) bereits bejaht.

Fraglich ist, ob (K) die rechte Fahrbahnseite nicht eingehalten hat. Das ist gegeben, wenn derart gegen das Rechtsfahrgebot aus § 2 Abs. 2 StVO verstoßen wird, dass zumindest tlw. in den für den Gegenverkehr vorgesehenen Bereich der Fahrbahn eingefahren wird.¹² Die Fahrbahn der Waldstraße ist durch Vz. 295 mittig geteilt, so dass für beide Fahrtrichtungen jeweils ein Fahrstreifen zur Verfügung steht. Dadurch können sich die Fahrzeuge grundsätzlich konfliktfrei begegnen, sofern sie den jeweils rechten Fahrstreifen benutzen. Im Bereich der Kurve überfuhr (K) die ununterbrochene Linie und geriet so auf den für den Gegenverkehr vorgesehenen Fahrstreifen. Er hielt also an unübersichtlicher Stelle die rechte Fahrbahnseite nicht ein.

lit. d) und e)

Die oben beschriebenen Verstöße müssten grob verkehrswidrig und rücksichtslos von (K) begangen worden sein.

→ **grob verkehrswidrig**

Grob verkehrswidrig ist ein objektiv besonders gefährlicher Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift.¹³

Zunächst ist diesbezüglich die von (K) gefahrene Geschwindigkeit zu beurteilen. Dabei geht es nicht in erster Linie um die absolute Geschwindigkeit in km/h, sondern vielmehr um die Auswirkungen der gefahrenen Geschwindigkeit im Kontext der konkreten Verkehrssituation. Wie oben bereits erläutert, war die Sichtweite für (K) vor dem Hintergrund des Kurvenverlaufs und der Bepflanzung in Verbindung mit der um 23.40 Uhr herrschenden Dunkelheit auf maximal 130 m limitiert. Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 130 km/h hatte (K) nicht mehr die Möglichkeit, innerhalb seines Sichtbereichs das Kraftrad zum Stehen zu bringen. Dadurch hat er jegliche Kontrolle über unvorhergesehene Verkehrssituationen aus der Hand gegeben und so die „normale“ (permanente) Verkehrsgefahr in besonders gefährlicher Art gesteigert.

Ergänzend muss das Befahren der aus Sicht des (K) linken Fahrspur betrachtet werden. Vermittelt durch die in Fahrbahnmitteln verlaufende und die Fahrtrichtungen voneinander trennende Linie, dürfen Fahrzeugführende darauf vertrauen, ohne Gegenverkehr in der genutzten Fahrspur den Weg fortsetzen zu können. Durch die im Begegnungsverkehr aufeinander zu-

fahrenden Fahrzeuge müssen die jeweiligen Fahrgeschwindigkeiten derart addiert werden, dass das entgegenkommende Fahrzeug mit dieser Summe auf die jeweiligen Fahrzeugführenden zurast. Für eine Ausweichreaktion oder ein zeitgerechtes Bremsen bleibt bei einer Summe von hier ca. 200 km/h keine Zeit. Indem er diese Begegnung auf der von (B) genutzten Fahrbahnseite hervorruft, steigert (K) die abstrakten Gefahren der Verkehrsteilnahme für alle potenziell entgegenkommenden Fahrzeuge derart, dass ein schädigendes Ereignis kaum vermeidbar erscheint.

→ rücksichtslos

„Rücksichtslos handelt [...] ein Fahrer, der sich im gegebenen Falle seiner Pflicht bewusst ist, aber aus eigensüchtigen Gründen, etwa seines ungehinderten Vorwärtkommens wegen, sich über sie hinwegsetzt, mag er auch darauf vertraut haben, dass es zu einer Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer nicht kommen werde [...]. Rücksichtslos handelt ferner, wer sich aus Gleichgültigkeit auf seine Pflichten als Fahrer nicht besinnt, Hemmungen gegen seine Fahrweise in sich gar nicht aufkommen lässt und unbekümmert um die Folgen seines Verhaltens drauflosfährt.“¹⁴ Im vorliegenden Sachverhalt beschleunigte (K) sein Kraftrad auf 130 km/h, nachdem er die Grenze einer geschlossenen Ortschaft passiert hatte. Er kam dann in eine Situation, in der in höchstmöglichem Maße, nämlich durch beidseitig aufgestellte Gefahrenhinweise (Vz. 103 mit Zusatzzeichen) und Geschwindigkeitsbegrenzung sowie Richtungstafeln am Beginn der Kurve, die Gefährlichkeit der Kurve signalisiert wird. (K) reagierte in keiner Weise auf diese Signale. Von außen betrachtet erweckt das Gesamtverhalten des (K) den Eindruck, als interessierte ihn die bevorstehende Situation nicht und als seien ihm mögliche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Fahrzeugführenden, egal gewesen. Selbst als er, bereits auf die linke Fahrbahnseite geraten, noch die Möglichkeit gehabt hätte, durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit wieder auf den rechten Fahrstreifen zu wechseln, war ihm das Beibehalten der gewählten Geschwindigkeit wichtiger. Er reagierte erst, als es bereits zu spät und der Konflikt mit Pkw (B) nicht mehr zu vermeiden war.

Folglich handelte (K) in Bezug auf beide Verstöße grob verkehrswidrig und rücksichtslos.

1.1.3 Ziff. 1 lit. a) und b) und Ziff. 2 lit. d) und e)

Infolge der unter 1.1.1 und 1.1.2 beschriebenen Tathandlungen müssten Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet worden sein. Eine konkrete Gefahr in diesem Sinne liegt vor, wenn die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt wurde, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht.¹⁵ (K) verlor die Kontrolle über sein Kraftrad und stürzte. In der Folge rutschten er selbst und das Kraftrad über die Fahrbahn. Zu diesem Zeitpunkt hatte (K) keinerlei Einfluss mehr auf die Bewegung oder deren Ende. Dieser Umstand führte konkret dazu, dass das Kraftrad gegen die Schutzplanke prallte und dabei durch Verformung einen Schaden verursachte, der mit 600,-€ beziffert wird. Hier hatte sich also bereits ein Sachschaden realisiert.

Über den tatsächlich eingetretenen Schaden hinaus muss allerdings im Sinne der Definition betrachtet werden, welche Rechtsgüter konkret gefährdet waren, ohne geschädigt worden zu sein. In Bezug auf die bereits geschädigte Schutzplanke muss festgestellt werden, dass (K) den Anprallpunkt des Krafttrads an die Planke nicht steuern konnte. Insoweit gab es eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass das Auftreffen des Fahrzeugs auf die Schutzplanke an anderer Stelle mehrere Elemente beschädigt oder Bodenverankerungen gelöst hätte, wodurch ein deutlich höherer Sachschaden entstanden wäre.

Ergänzend zu dem tatsächlichen Zusammenprall mit der Schutzplanke ist eine Kollision mit dem Pkw (B) nur deshalb

ausgeblieben, weil (B) mit einer Vollbremsung unterstützt durch das ABS seines Fahrzeugs den Pkw auf der Fahrbahn halten und innerhalb der kürzesten zur Verfügung stehenden Strecke zum Stillstand bringen konnte. Die Wahrscheinlichkeit sprach hier überwiegend dafür, dass es zu einem solchen Zusammenstoß mit dem auf der Fahrspur des (B) liegenden Kraftrad kommen würde. In dessen Folge wäre mindestens die Front des Pkw (B) erheblich beschädigt worden, der zu erwartende Schaden am Pkw läge in einem Bereich von mehreren tausend Euro. Die Tathandlung des (K) hat hier also Sachwerte in Form der Schutzplanke und des Pkw (B) im beschriebenen Umfang gefährdet.

Zu prüfen ist, ob es sich bei den Sachwerten um fremde Sachen von bedeutendem Wert handelt. Fremd ist eine Sache in Anlehnung an das bürgerliche Recht, wenn Sie nicht im Alleineigentum des Täters steht und nicht herrenlos ist.¹⁶ Für die Schutzplanke ist zu unterstellen, dass sie dem zuständigen Straßenbaulastträger zuzuordnen sind. Der Pkw (B) dürfte dem (B) selbst oder einer anderen Person, jedenfalls nicht dem (K) gehören. Insoweit sind die Sachwerte für (K) fremd.

Fraglich ist ferner, ob die Sachwerte einen bedeutenden Wert darstellen. Trotz tlw. abweichender Rechtsprechung sind gegenwärtig 750,-€ als Untergrenze anzusetzen.¹⁷ Unabhängig davon, dass im vorliegenden Sachverhalt bereits die gefährdeten Einzelwerte oberhalb der Grenze liegen, ist maßgeblich die Gesamtsumme, die sich aus den Werten aller gefährdeten Sachen ergibt. Durch die Tathandlungen des (K) wurden also fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.

Darüber hinaus hätte ein solcher Aufprall den Pkw (B) derart abrupt zum Stillstand gebracht, dass die Airbags ausgelöst und die Fahrzeuginsassen in die Sicherheitsgurte geschleudert worden wären. Durch beides wären zumindest Prellungen und/oder Schürfverletzungen, also nicht unerhebliche Personenschäden entstanden. Als andere Menschen sind alle Personen außer dem Täter (K) selbst zu werten. (K) hat also zumindest Leib, wenn nicht sogar Leben der Fahrzeuginsassen (B) gefährdet.

Hätte (K) sich anders verhalten, als unter 1.1.1 und 1.1.2 beschrieben, wäre er nicht zu Fall gekommen und hätte die Kurve durchfahren können, ohne mit der Schutzplanke oder dem Pkw (B) in Konflikt zu geraten. Die entstandenen Gefährdungen waren also unmittelbare Folge seines Tatverhaltens.

1.2 Subjektiver Tatbestand

Gem. § 15 StGB wird grundsätzlich vorsätzliches Handeln im Sinne des objektiven Tatbestands unter Strafe gestellt. Soweit eine konkrete Norm dies bestimmt, ist jedoch auch fahrlässiges Handeln strafbar. § 315c Abs. 3 Ziff. 1 StGB bestimmt, dass, wer die Tathandlung vorsätzlich begeht und die Gefahr fahrlässig verursacht, zu bestrafen ist.

Zu prüfen ist also zunächst, ob (K) die Tathandlungen (vgl. 1.1.1/1.1.2) vorsätzlich begangen hat.

Vorsatz setzt sich aus den Elementen „Wissen“ und „Wollen“ zusammen, wobei das „Wissen“ die Kenntnis oder zumindest das für möglich Halten der objektiven Tatbestandsmerkmale erfordert und das „Wollen“ seiner Ausprägung nach den Grad des Vorsatzes bestimmt.¹⁸

Selbst wenn man zugunsten des (K) die Definition bzgl. des Wissens um die objektiven Tatbestandsmerkmale auslegt, muss man davon ausgehen, dass er das Verbot seiner Tathandlungen für möglich hielt, da er mit 28 Jahren entsprechende Lebenserfahrung aufweist und bei der Erlangung einer Fahrerlaubnis entsprechende Kenntnisse vermittelt bekommen haben muss.

Auch bei dieser schwachen Ausprägung des Wissens ist (K) zu unterstellen, dass er sich bewusst dafür entschieden hat, die Fahrt in fahrunsicherem Zustand anzutreten und mit der gewählten Geschwindigkeit in der konkreten Situation zu fahren. Daher sind seine Tathandlungen als vorsätzlich zu bewerten.

In Bezug auf die eingetretenen Gefahren (vgl. 1.1.3) könnte (K) fahrlässig gehandelt haben. „Fahrlässig handelt, wer entwe-

der die Sorgfalt außer Acht lässt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet und fähig ist, und deshalb die Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt (unbewusste Fahrlässigkeit [...]) oder wer die Tatbestandsverwirklichung für möglich hält, jedoch pflichtwidrig und vorwerfbar im Vertrauen darauf handelt, dass sie nicht eintreten werde (bewusste Fahrlässigkeit [...]).¹⁹ Es ist davon auszugehen, dass (K) zumindest für möglich gehalten hat, dass aus der Gesamtheit seiner Handlungen Gefahren für andere resultieren würden. Pflichtgemäß hätte er schon auf den Antritt der Fahrt verzichten müssen. Im weiteren Verlauf hätte er eine geringere Geschwindigkeit wählen müssen. Dass er beides unterlassen hat, ist ihm vorzuwerfen, da er hätte einschätzen können, dass es wahrscheinlich zu einer Gefährdung oder gar Schädigung kommen würde, auf deren Ausbleiben durfte er nicht vertrauen.

Folglich hat (K) den subjektiven Tatbestand gem. §§ 15, 315c Abs. 3 Ziff. 1 StGB erfüllt.

1.3 Rechtswidrigkeit

Es sind keine Rechtfertigungsgründe für das Verhalten des (K) erkennbar, er verhielt sich also rechtswidrig.

1.4 Schuld

Entschuldigungsgründe sind für (K) nicht erkennbar. Es ist nicht vollständig auszuschließen, dass sich der Mischkonsum von Alkohol und Cannabis schuldmindernd ausgewirkt hat. Die nachgewiesene Blut-Alkohol-Konzentration (0,56 Promille) allein steht einer ungeminderten Schuldfähigkeit nicht entgegen. Der Anteil des Wirkstoffes THC wird als „erheblich“ beschrieben. Unabhängig von einer konkreten Angabe muss das Zusammenwirken beider Stoffe durch ein rechtsmedizinisches Gutachten beschrieben werden, um eine Entscheidung über die Schuldfähigkeit treffen zu können. Das Nachtatverhalten spricht allerdings dafür, dass (K) in der Lage war, das Unrecht seiner Tat einzusehen.

2. § 315d StGB

2.1 Objektiver Tatbestand

2.1.1 Grundtatbestand (Abs. 1 Ziff. 3)

→ Straßenverkehr

Von öffentlichem Verkehrsraum ist gem. Bearbeitungshinweis auszugehen.

→ Kraftfahrzeug und Führen

Das Fahren mit dem Kraftrad wurde bereits als Führen eines Fahrzeugs geprüft (vgl. 1.1.1). Zu prüfen ist also noch, ob es sich bei dem Kraftrad um ein Kraftfahrzeug handelt. Gem. § 1 Abs. 2 StVG sind darunter solche Landfahrzeuge zu verstehen, die durch Maschinenkraft fortbewegt werden und nicht an Bahngleise gebunden sind. Das Kraftrad ist ein Landfahrzeug (vgl. 1.1.1). Im Sachverhalt ist für das Kraftrad ein Hubraum von 1287 ccm angegeben, d. h., dass der Antrieb durch einen Verbrennungsmotor, also maschinell, erfolgt. Das Kraftrad kann an jeden beliebigen Ort gelenkt werden, ist also nicht an Schienen gebunden. Es handelt sich bei dem Kraftrad also um ein Kraftfahrzeug, das von (K) geführt wurde.

→ nicht angepasste Geschwindigkeit

Zu prüfen ist, ob (K) mit nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren ist. Darunter ist zu schnelles Fahren zu verstehen, dass der konkreten Verkehrssituation widerspricht.²⁰ Für die von (K) befahrene Kurve ist mit Verkehrszeichen 274 eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angeordnet. Diesen Wert überschritt (K) um 60 km/h, fuhr also nahezu doppelt so schnell als zulässig. Darüber hinaus handelt es sich um eine Kurve, deren Radius im Verlauf abnimmt, so dass ihr Verlauf enger wird. Die Sicht ist für alle Fahrzeugführenden durch den eng an der Fahrbahn befindlichen Bewuchs eingeschränkt. Die von (K) gefahrene Geschwindigkeit ließ nicht zu, dass er im notwendigen Maß

den Überblick über die Verkehrssituation behalten konnte, so dass er deutlich langsamer hätte fahren müssen.

→ grob verkehrswidrig

Fraglich ist, ob sich in der nicht angemessenen Geschwindigkeit grob verkehrswidriges Verhalten gezeigt hat. Grob verkehrswidrig ist ein objektiv besonders gefährlicher Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift.²¹ Die von (K) gewählte Geschwindigkeit war nicht dazu geeignet, die Kurve sicher zu durchfahren. (K) konnte insbesondere nicht so weit vor ihm den Verkehrsraum überblicken, wie es notwendig wäre, um im Sichtbereich nötigenfalls anhalten zu können. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h hätte er einen Sichtbereich von mehr als 200 m benötigt, der hier nicht gegeben war. Das Durchfahren einer unübersichtlichen Kurve ist schon im Normalfall nicht ungefährlich, gefährliche Situationen bleiben aber in der Regel aus, wenn sich alle Verkehrsteilnehmenden an die Verkehrsregeln, insbesondere an Geschwindigkeitsbegrenzungen, halten. Die Geschwindigkeit von 130 km/h des (K) führte hier dazu, dass er auf die linke Fahrbahnseite geriet und so ein Konflikt mit dem Gegenverkehr vorprogrammiert war. Dadurch hat (K) die üblichen Verkehrsgefahren massiv gesteigert und so grob verkehrswidrig gehandelt.

→ rücksichtslos

Die Ausführungen zum rücksichtslosen Verhalten des (K) unter 1.1.2 sind deckungsgleich auch auf die nicht angepasste Geschwindigkeit anzuwenden.

→ um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen

Das bedeutet, dass (K) in der Absicht gehandelt haben müsste, im konkreten situativen Kontext die maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen.²² Dabei wird die maximal mögliche Geschwindigkeit u. a. von der Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs und den örtlichen Gegebenheiten beeinflusst. Nur aufgrund der Schilderung des Sachverhaltes ist es nicht möglich festzustellen, mit welcher maximalen Geschwindigkeit die Kurve mit einem Kraftrad durchfahren werden kann. Die Tatsache, dass (K) schon zu Beginn der Kurve auf die linke Fahrbahnseite gerät, spricht allerdings dafür, dass diese Geschwindigkeit bereits das Limit darstellt oder dem sehr nahekommt.

Unter Absicht ist das zielgerichtete Handeln des (K) in diesem Zusammenhang zu verstehen. Über die Einstellung des (K) zu seinen Handlungen liefert der Sachverhalt keine Informationen, da der (K) sein Recht zur Aussageverweigerung wahrnimmt. Von außen betrachtet spricht allerdings vieles dafür, dass es ihm darauf ankam, diese Kurve so schnell zu durchfahren, wie es irgend möglich ist. Es erscheint abwegig zu vermuten, dass (K) „einfach nur vergessen hat“, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund ist ihm zielgerichtetes Handeln im Sinne des Tatbestands zu unterstellen.

2.1.2 Erfolgsqualifikation (Abs. 2)

Durch das Verhalten des (K) müssten Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet worden sein. Bezüglich der eingetretenen Gefährdungen verweise ich auf die Ausführungen zu 1.1.3.

2.2 Subjektiver Tatbestand

Der Grundtatbestand gem. § 315d StGB erfordert vorsätzliches Handeln gem. § 15 StGB. Bzgl. der eingetretenen Gefährdung kann gem. § 315d Abs. 4 StGB auch fahrlässiges Handeln ausreichen. Die Ausführungen zum subjektiven Tatbestand sind deckungsgleich auch auf diese Prüfung anzuwenden. Somit handelte (K) subjektiv tatbestandsmäßig gem. §§ 15, 315d Abs. 4 StGB.

2.3 Rechtswidrigkeit

Es sind keine Rechtfertigungsgründe für das Verhalten des (K) erkennbar, er verhielt sich also rechtswidrig.

2.4 Schuld

Siehe 1.4.

3. § 142 Abs. 1 Ziff. 1 StGB

3.1 Objektiver Tatbestand

Zu prüfen ist, ob sich hier ein Unfall im Straßenverkehr zugetragen hat. Unter dem Begriff Verkehrsunfall ist jedes plötzliche, für mindestens einen Beteiligten ungewollte und mit dem Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren ursächlich zusammenhängende Ereignis zu verstehen, durch das ein Mensch zu Schaden kommt oder ein nicht ganz belangloser Sachschaden verursacht wird.²³ Der Sturz und in der Folge der Zusammenstoß seines Kraftrades mit der Schutzplanke war für (K) – trotz einer objektiven Vorhersehbarkeit – überraschend. Es ist davon auszugehen, dass er dies auch nicht gewollt hat. Es gehört zu den fahrdynamischen Prozessen bei der Verkehrsteilnahme, dass Fahrzeuge beim Durchfahren von Kurven nach außen gedrängt werden und dass Fahrzeuge bei Kurvenfahrten schnell nicht mehr beherrscht werden können, wenn plötzlich gelenkt oder die Geschwindigkeit reduziert wird. Im Sachverhalt wurde ein Element der Schutzplanke derart beschädigt, dass es ausgetauscht werden muss. Wirtschaftlich stellt das einen Schaden in Höhe von 600,- € dar. Es kann unterstellt werden, dass der Straßenbaulastträger diesen Schaden bei (K) bzw. der Versicherung des Kraftrades geltend machen wird – insoweit handelt es sich nicht um einen belanglosen Schaden. Es handelt sich hier also um einen Verkehrsunfall.

Zu prüfen ist, ob (K) Unfallbeteiligter ist. Gem. § 142 Abs. 5 StGB ist Unfallbeteiligter jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann. Der Verkehrsunfall in diesem Sachverhalt ist dadurch geprägt, dass das Kraftrad des (K) mit einem stehenden Hindernis, nämlich der fest installierten Schutzplanke, kollidiert. Allein das Verhalten von (K) hat hier die Unfallsituation geschaffen, (K) ist also Unfallbeteiligter.

(K) könnte sich vom Unfallort entfernt haben. „Unfallort ist der Bereich, 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 einen Wartepflichtigen vermuten und gegebenenfalls durch Befragen ermitteln würde.“²⁴ Als Unfallort ist im Sachverhalt der Nahbereich um die Kollisionsstelle zu sehen. Bei weiter Auslegung kämen ca. 100 m vor oder hinter der Unfallstelle im Fahrbahnbereich infrage, soweit Sicht- und Hörkontakt aufrechterhalten bleibt.

Ein Entfernen i. S. d. § 142 Abs. 1 StGB setzt eine Ortsveränderung voraus, durch die sich der Täter so weit vom Unfallort absetzt, dass ein Zusammenhang mit dem Unfall nicht mehr ohne weiteres erkennbar ist.²⁵ (K) verlässt die Fahrbahn und läuft über die hinter der Bepflanzung liegenden Felder nach Hause. Dadurch löst er jeden physischen Zusammenhang zwischen sich und dem Unfallort auf, entfernt sich also.

Eine Strafbarkeit i. S. d. § 142 Abs. 1 StGB setzt fremdes Feststellungsinteresse voraus. Darunter ist das private Interesse aller Unfallbeteiligten und Geschädigten an einer möglichst umfassenden Aufklärung des Unfallhergangs und dessen Folgen

zum Zweck der Sicherung oder Abwehr von Schadenersatzansprüchen zu verstehen.²⁶ Es ist hier mindestens zu unterstellen, dass der Straßenbaulastträger daran hohes Interesse hat, den Schadensverursacher sowie die Umstände, unter denen die Beschädigung entstanden ist, festzustellen bzw. feststellen zu lassen. Darüber hinaus muss auch davon ausgegangen werden, dass (B) ein Interesse daran hat, den Unfallhergang so zu dokumentieren, dass er, bzw. der Halter seines Fahrzeugs, ungerechtfertigte Ansprüche abwehren kann. Fremdes Feststellungsinteresse ist also zu bejahen.

Fraglich ist, ob (K) sich entfernt hat, bevor er u. a. anderen Unfallbeteiligten die in Abs. 1 Ziff. 1 aufgeführten Feststellungen ermöglicht hat. Im Sachverhalt reagiert (K) auf den entgegenkommenden (B). In der Folge verliert er die Kontrolle über sein Kraftrad und es kommt zum Unfall. Auch wenn (B), da er sich vollständig regelkonform verhalten hat, kein Verschulden am Verkehrsunfall anzulasten ist, ist er Unfallbeteiligter i. S. d. § 142 Abs. 5 StGB. Da er unverletzt geblieben ist, darf unterstellt werden, dass (B) bereit gewesen wäre, die entsprechenden Feststellungen zu treffen. (K) jedoch nimmt mit (B) oder auch sonstigen am Unfallort anwesenden Personen keinen Kontakt auf und begibt sich unmittelbar nach Hause. Er entfernte sich also von der Unfallstelle, bevor er die Feststellung seiner Person, der Art seiner Beteiligung durch Anwesenheit ermöglicht hatte und auch die Angabe, selbst am Verkehrsunfall beteiligt zu sein, unterließ.

3.2 Subjektiver Tatbestand

Die Strafbarkeit gem. § 142 StGB setzt vorsätzliches Handeln i. S. d. § 15 StGB voraus. Es ist zu unterstellen, dass (K) den Zusammenprall seines Fahrzeugs mit der Schutzplanke und den daran entstandenen Schaden zur Kenntnis genommen hat. Es muss ihm auch bewusst gewesen sein, dass er an diesem Unfall beteiligt war und sich vom Unfallort entfernt, indem er nach Hause geht. Auf seine Gründe, dies zu tun, kommt es dabei nicht an. Er hat bewusst und gewollt, also vorsätzlich, gehandelt.

3.3 Rechtswidrigkeit

Es sind keine Rechtfertigungsgründe für das Verhalten des (K) erkennbar, er verhielt sich also rechtswidrig.

3.4 Schuld

Die Ausführungen zu 1.4 sind auch hier vollständig zutreffend. Darüber hinaus besteht nach dem Sturz und dem Rutschen über die Fahrbahn die Möglichkeit, dass (K) aufgrund der frischen Eindrücke dieses Ereignisses irrational gehandelt hat und nicht in vollem Maße schuldfähig war. Dazu liegen im Sachverhalt jedoch keine Informationen vor.

4. Gesamtergebnis

Gem. Hinweis zur Aufgabenstellung war zu etwaig von (K) begangenen Ordnungswidrigkeiten keine Stellung zu nehmen.

(K) hat sich gem. §§ 142 Abs. 1 Ziff. 1, 315c Abs. 1 Nr. 1 a) u. b), Nr. 2 d) u. e), Abs. 3 Ziff. 1, 315d Abs. 1, 2 u. 4 StGB strafbar gemacht.

- 1 EPHK *Jochen Schramm* ist hauptamtlicher Dozent in den Fächern Verkehrsrecht und Verkehrslehre an der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW (HSPV NRW), Abteilung Gelsenkirchen.
- 2 Vgl. *Schönke/Schröder/Hecker*, 30. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 5.
- 3 Vgl. BGH, Beschl. vom 27.10.1988, Az.: 4 StR 239/88 Rn. 10.
- 4 Vgl. MüKoStGB/Pegel, 3. Aufl. 2019, StGB § 316 Rn. 14.
- 5 Vgl. MüKoStGB/Pegel, 3. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 10.
- 6 Vgl. BGH, Urt. vom 30.9.1976, Az.: 4 StR 198/76 Rn. 8.
- 7 Vgl. *Burmans/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmans*, 27. Aufl. 2022, StGB § 315c Rn. 15–16a.
- 8 BGH, Urt. vom 15.4.2008, Az.: 4 StR 639/07 (LG Saarbrücken), in NZV 2008, 528.
- 9 Vgl. BayObLG, Urt. vom 14.5.1969, Az.: RReg. 1 a St 92/69 in NJW 1969, 1583.
- 10 MüKoStGB/Pegel, 3. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 62.
- 11 MüKoStGB/Pegel, 3. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 65.
- 12 Vgl. MüKoStGB/Pegel, 3. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 68.
- 13 Vgl. OLG Düsseldorf, Beschl. vom 19.3.1996, Az.: 5 Ss 33/96-25/96 I in NZV 1996, 245.
- 14 BGH, Urt. vom 25.2.1954, Az.: 4 StR 796 Rn. 10.
- 15 BGH, Urt. vom 30.3.1995, Az.: 4 StR 725/94 Rn. 6.
- 16 Vgl. MüKoStVR/Hagemeyer, 1. Aufl. 2016, StGB § 315c Rn. 78.
- 17 BGH, Beschl. vom 28.9.2010, Az. 4 StR 245/10 (LG Essen) in NSTZ 2011, 215 f.
- 18 Vgl. *Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben/Schuster*, 30. Aufl. 2019, StGB § 15 StGB Rn. 9 – 11.
- 19 *Lackner/Kühl/Kühl*, 29. Aufl. 2018, StGB § 15 Rn. 36.
- 20 Vgl. *Burmans/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmans*, 27. Aufl. 2022, StGB § 315d Rn. 9.
- 21 Vgl. OLG Düsseldorf, Beschl. vom 19.3.1996, Az.: 5 Ss 33/96-25/96 I in NZV 1996, 245.
- 22 Vgl. *Burmans/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmans*, 27. Aufl. 2022, StGB § 315d Rn. 9.
- 23 Vgl. *Burmans/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmans*, 27. Aufl. 2022, StGB § 142 Rn. 4.
- 24 OLG Stuttgart, Beschl. vom 31.3.1992, Az.: 1 Ss 124/92.
- 25 Vgl. *Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben*, 30. Aufl. 2019, StGB § 142 Rn. 43.
- 26 Vgl. *Lackner/Kühl/Kühl*, 29. Aufl. 2018, StGB § 142 Rn. 1.