

Dieter Müller

Verkehrsrecht im Überblick

2. Quartal 2008

Aus dem zweiten Quartal ist von einer bereits in Kraft getretenen Novellierung des Fahrerrechts sowie dem begonnenen Vorhaben einer Novellierung der Fahrerlaubnis-Verordnung zu berichten. Dass auch in der ersten Strafinstanz zuweilen interessante und brisante Urteile gefällt werden, beweist eine Entscheidung des Amtsgerichts Düsseldorf zum nicht erfolgten Entzug der Fahrerlaubnis bei einer Trunkenheitsfahrt. Auch aus der Schweiz wurde eine nicht minder interessante Entscheidung des Schweizerischen Bundesgerichts bekannt, dass sich mit dem Fahrverbot beschäftigt. Schließlich ist mit den oft unerkannt bleibenden „provokierten Verkehrsunfällen“ noch auf ein generelles verkehrsrechtliches und versicherungsrechtliches Problem von großer Tragweite hinzuweisen.

Änderungen des Fahrerrechts¹

Am 31. März 2008 traten einige wichtige Änderungen des Fahrerergesetzes in Kraft.² Europa wächst nun auch auf dem Gebiet der Fahrschulung näher zusammen, denn Fahrer aus einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder eines Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz dürfen bei EU-adäquater Qualifikation nun auch in Deutschland Fahrschüler aus- und fortbilden.

Sachgerecht ist die Prämisse des § 2a Abs. 2 Fahrerergesetz, dass in Zweifelsfällen die Zulassung als Fahrer von der Teilnahme an einem Anpassungslehrgang oder einer Eignungsprüfung abhängig gemacht werden kann.

Entsprechend der Verordnungsermächtigung wurde auch die Durchführungsvorschrift zum Fahrerergesetz geändert. Dabei wird dem Bundesministerium für Verkehr die nicht unerhebliche Last aufgebürdet, bis zum 1. Februar 2009 einen europaweiten Vergleich der Fahrerlaubnis- und -prüfung vorzunehmen und zu publizieren, die

die Vorschriften und die Praxis in den anderen europäischen Staaten mit der deutschen Fahrerlaubnisbildung in ein Vergleichsverhältnis setzt. Dieser Auftrag beinhaltet fachlich nichts anderes als ein Benchmarking der europäischen Fahrerlaubnisbildung, und es bleibt spannend, zu beobachten mit welchem personellen Aufwand diese enorme Aufgabe innerhalb der avisierten kurzen Zeit auch tatsächlich auf eine zufriedenstellende Weise umgesetzt werden kann.

Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung³

Die Bundesregierung leitete dem Bundesrat am 29.04. einen Entwurf zu einer Novellierung der Fahrerlaubnis-Verordnung zu, die zahlreiche vom Bundesministerium für Verkehr erarbeitete Änderungsvorschläge enthält und sich momentan in der Abstimmungsphase befindet.

Begründet wird der Änderungsbedarf damit, dass sich nach Ansicht des zuständigen Referats bzw. der involvierten leitenden Mitarbeiter des Ministeriums im Laufe der letzten Jahre einige „Überreglementierungen“⁴ gezeigt hätten, die nunmehr beseitigt werden müssten. Im Einzelnen handelt es sich um zahlreiche Änderungen, die in diesem frühen Stadium nur exemplarisch dargestellt werden können, aber im Rahmen des laufenden inhaltlichen Abstimmungsverfahrens sicherlich einigen Diskussionsbedarf in sich bergen.

Ungeschränkt zu begrüßen ist z. B. das Schließen der Regelungslücke in § 14 Abs. 2 FeV, wonach es selbst bei wiederholten Verstößen gegen § 24a Abs. 2 StVG (folgenreiche Drogenfahrt) bislang nicht

zu einer obligatorischen Anordnung einer MPU kommen konnte. Der Gegensatz zur schärferen Anordnungsmöglichkeit bei Alkoholdelikten gem. § 13 Nr. 2b FeV wird damit aufgehoben.

Problematischer ist da schon die beabsichtigte Änderung des § 20 Abs. 2 FeV durch Streichung des zweiten Satzes. Danach könnte die Fahrerlaubnisbehörde künftig auch in den Fällen auf eine erneute Fahrerlaubnisprüfung verzichten, in denen seit der Entziehung der Fahrerlaubnis mehr als zwei Jahre verstrichen sind. Diese aus ministerieller Sicht sicherlich wünschenswerte Verwaltungsvereinfachung birgt in den Fällen Gefahren für die Verkehrssicherheit, wenn das früher erlernte und gesicherte Verkehrsverhalten nach dem relativ langen erzwungenen Verzicht auf die Fahrerlaubnis nicht wieder sofort abgerufen werden kann. Insbesondere berücksichtigt diese Streichung auch nicht die z. T. mehrmals jährlich erfolgenden Veränderungen der StVO, deren Erlernen schon manch anderen Fahrerlaubnisinhaber überfordert, dessen Fahrerlaubnis nicht wegen eines bedeutenden Normkonflikts staatlich entzogen worden war.

Urteil des Amtsgerichts Düsseldorf zum Verzicht auf einen Entzug der Fahrerlaubnis⁵

Leitsatz

Zwar ist der Täter einer Trunkenheit im Verkehr gemäß § 69 Abs. 2 Ziffer 2 StGB in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Maßgeblich für die Feststellung der Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen ist indessen nicht der Tatzeitpunkt, sondern der Zeitpunkt der letzten tatrichterlichen Aburteilung.

Sachverhalt und Gründe

Der Angeklagte wird wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe verurteilt. Dem Angeklagten wird verboten, für die Dauer von zwei Monaten Kraftfahrzeuge aller Art im Straßenverkehr zu führen.

Der strafrechtlich bislang nicht in Erscheinung getretene Angeklagte neigte jedenfalls bis zum Frühjahr 2007 zu Alkoholmissbrauch.

Im März 2007 führte er in Düsseldorf ein Kraftfahrzeug bei einer Blutalkoholkonzentration von 2,12 ‰. Der Angeklagte hat den Tatvorwurf eingeräumt. Soweit er sich eingelassen hat, die Trunkenheitsfahrt nur fahrlässig begangen zu haben,

konnte dies nicht mit der erforderlichen Gewissheit widerlegt werden. Dass dem Angeklagten seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit zum Tatzeitpunkt möglicherweise nicht bewusst war, beruht auf der Alkoholgewöhnung des Angeklagten im Tatzeitraum infolge regelmäßigen Alkoholkonsums. Auch aus dem ärztlichen Bericht gehen keine erheblichen alkoholbedingten Ausfallerscheinungen hervor.

Zu Gunsten des Angeklagten war zu berücksichtigen, dass ein Vorsatz bezüglich der Fahruntüchtigkeit nicht festgestellt werden konnte. Des Weiteren ist nicht auszuschließen, dass aufgrund der Blutalkoholkonzentration die Fähigkeit des Angeklagten, das Unrecht der Tat einzusehen, gemäß § 21 StGB erheblich vermindert war.

Von der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB konnte trotz der Verwirklichung des Regelfalles des § 69 Abs. 2 Ziffer 2 StGB abgesehen werden. Zwar ist der Täter einer Trunkenheit im Verkehr gemäß § 69 Abs. 2 Ziffer 2 StGB in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Maßgeblich für die Feststellung der Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen ist indessen nicht der Tatzeitpunkt, sondern der Zeitpunkt der letzten tatrichterlichen Aburteilung.

Trotz der Verwirklichung des Regelbeispiels des § 69 Abs. 2 Ziffer 2 StGB war der Angeklagte nach Auffassung des Richters im vorliegenden Fall zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung nicht mit der erforderlichen Gewissheit als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Insoweit war zunächst zu berücksichtigen, dass dem Angeklagten ein Vorsatz bezüglich der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit nicht nachgewiesen werden konnte. Das Gericht geht davon aus, dass dem Angeklagten spätestens durch dieses Verfahren hinreichend vor Augen geführt worden ist, dass Alkoholkonsum zur Fahruntüchtigkeit führen kann, auch wenn der jeweils Betroffene seine Fahruntüchtigkeit subjektiv nicht zwangsläufig erkennt.

Im Rahmen der Gefahrprognose war insbesondere auch der Umstand zu berücksichtigen, dass der Angeklagte an einer verkehrstherapeutischen Rehabilitationsmaßnahme für alkoholauffällige Kraftfahrer teilnimmt. Zu Beginn der Rehabilitationsmaßnahme wurde eine absolute Alkoholabstinenz vereinbart, deren Glaubhaftigkeit durch regelmäßige Kontrolle der Leberfunktio-

1 Viertes Gesetz zur Änderung des Fahrerergesetzes vom 19. März 2008, BGBl. I, S. 418 ff., Download unter www.bundesanzeiger.de.

2 Die ZVS wies bereits auf die bevorstehende Änderung hin, vgl. Verkehrsrecht im Überblick 4. Quartal 2007, in: ZVS 54 (2008), S. 43.

3 Entwurf einer Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, BratDrucks. 302/08, Download unter www.bundesrat.de.

4 BratDrucks. 302/08, S. 56.

5 Urteil des Amtsgerichts Düsseldorf vom 31. August 2007, Az: 113 Cs-110 Js 2148/07-(501/07); bestätigt durch Berufungsentscheidung des Landgerichts Düsseldorf vom 11. April 2008.

onswerte und des MSC belegt wird. Der Angeklagte mache einen problembewussten Eindruck, sei selbstkritisch und nehme an den Sitzungen offen, motiviert und engagiert teil. Er zeige den ernsthaften Willen, die Motive für seinen Alkoholmissbrauch mit psychotherapeutischer Hilfe aufzuarbeiten.

Es obliegt im Einzelfall tatrichterlicher Beurteilung, ob die Teilnahme an einer Nachschulung im Rahmen einer Gesamtwürdigung von Tat und Persönlichkeit des Angeklagten ein Abweichen vom Regelfall des § 69 Abs. 2 StGB rechtfertigt.

Das Gericht verkennt nicht, dass der Angeklagte die verkehrstherapeutische Rehabilitationsmaßnahme noch nicht beendet hat. Dieser Umstand allein rechtfertigt nach Auffassung des Richters aber nicht die negative Prognose, dass der Angeklagte auch künftig ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Aus der Bescheinigung des Trägers der Rehabilitationsmaßnahme geht vielmehr eine positive Prognose hervor. Das Gericht hat zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung keinen Anlass, an der Richtigkeit dieser Ausführungen zu zweifeln.

Anmerkung Müller

Das Amtsgericht Düsseldorf hat durch sein Urteil vom August des vergangenen Jahres entschieden, dass ein Angeklagter, der zum Zeitpunkt der Tat 2,12 Promille Alkohol im Blut hatte und damit absolut fahruntüchtig war, trotz der Verwirklichung des Regelbeispiels des § 69 Abs. 2 Ziff. 2 StGB seine Fahrerlaubnis behalten darf. Der Amtsrichter hat seine außergewöhnliche Entscheidung im Rahmen der Gefahrenprognose insbesondere mit dem Umstand begründet, dass der Angeklagte bereits vor der gerichtlichen Entscheidung damit begonnen hat, regelmäßig an einer verkehrstherapeutischen Rehabilitationsmaßnahme teilzunehmen.

Die Entscheidung des Amtsgerichts ist daraufhin von der Staatsanwaltschaft mit einer auf das Strafmaß beschränkten Berufung angefochten worden. Im April hat das Landgericht Düsseldorf die erstinstanzliche Entscheidung bestätigt und die Berufung der Staatsanwaltschaft verworfen.

Diese Entscheidung bestätigt vordergründig und aus der subjektiven Sicht von Trunkenheitstätern im Straßenverkehr sowie ihrer Rechtsbeistände, dass Betroffenen nur dringend angeraten werden kann,

sich einer verkehrstherapeutischen Maßnahme zu unterziehen, da diese sowohl im Strafverfahren als auch im späteren Verfahren vor der Verwaltungsbehörde nur Vorteile für die Betroffenen bringen kann. Allerdings hätten die beiden involvierten Gerichte nicht so wie geschehen entscheiden dürfen. Ihre Entscheidungen beruhen auf einem Verkennen der zugrundeliegenden Fakten für die Gefahrenprognose.

Zunächst einmal ist den beteiligten Strafrichtern zuzugeben, dass die Ungeeignetheit „bei der letzten tatrichterlichen Aburteilung“⁶ bestehen muss, wenn das Gericht die Fahrerlaubnis gem. § 69 Abs. 1 StGB entziehen möchte. Dabei verfolgt die in das pflichtgemäße richterliche Ermessen gestellte Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis allein den spezialpräventiven Zweck, ungeeignete Kraftfahrzeugführer für einen bestimmten Zeitraum vom öffentlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen auszuschließen.

Entscheidungsgrundlage des entscheidenden Richters sind alle aus dem Strafverfahren gewonnenen Erkenntnisse über die Tat und den Täter. Eine gesetzliche Hilfestellung gibt § 69 Abs. 2 StGB, wo vier Regelfälle aufgeführt sind, in denen „der Täter in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen“ ist. Weil die in diesen Regelbeispielen indizierte Ungeeignetheit den wohl begründeten Willen des Gesetzgebers widerspiegelt, setzt eine Ausnahme von der Regel eine günstige Prognoseentscheidung und eine darin deutlich werdende Eignung voraus.⁷

Fraglich ist jedoch, ob der Amtsrichter über die notwendigen Informationen und die notwendige fachliche Kompetenz verfügte, um eine derart weit in die Sicherheitsinteressen der anderen Verkehrsteilnehmer eingreifende Prognoseentscheidung professionell und verantwortungsbewusst treffen zu können. Daran bestehen erhebliche Zweifel.

Diese Zweifel sind in der Hauptsache dadurch begründet, dass der Richter sich bei seiner Prognoseentscheidung ausweislich seiner Urteilsgründe von der Bescheinigung des Trägers der verkehrstherapeutischen Rehabilitationsmaßnahme leiten ließ. Eine solche Maßnahme beinhaltet, egal ob es sich nun um eine verkehrspsychologische Beratung gem. §§ 38, 71 FeV oder um einen Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV handelt, jedenfalls keine Prognoseentscheidung bezüglich der

künftigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Die dem Gericht vorliegende Bescheinigung konnte also nur eine – wenn auch positive – Momentaufnahme darstellen, die zur Prognoseentscheidung des Gerichts fachlich nicht taugte. Wenn sich das Gericht – wie geschehen – darauf berief, verkannte es die Bedeutung und Aussagekraft des angewandten verkehrspsychologischen Instruments. Sollte gar im zugrunde liegenden Fall, was allerdings das Gericht in seinen Gründen etwas unklar bleiben lässt, eine verkehrspsychologische Beratung in einen Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemündet haben, dürfte die Aussagekraft der erteilten Bescheinigung durch die Rollenkonfusion des involvierten Verkehrspsychologen nochmals geschmälert sein.⁸ Allerdings lassen Urteile wie das vorliegende sowie das der Berufungsinstanz die Annahme besorgen, dass Strafrichter sich in den Bereichen des Fahrensrechts und insbesondere im Recht der verkehrspsychologischen Interventionsmöglichkeiten sowie deren fachlichen Inhalten nicht so auskennen wie es für die Verkehrssicherheit zuträglich wäre. Abschließend bleiben noch zwei wichtige Dinge festzustellen.

Die Entscheidung des Gerichts über die Nichtentziehung der Fahrerlaubnis entfaltet keine Bindungswirkung für das nachfolgende verwaltungsrechtliche Fahrerlaubnisverfahren, so dass die Fahrerlaubnisbehörde nicht gehindert ist, gem. § 13 Nr. 2 c FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Strafgerichte sind überdies gut beraten, den auch bei Maßregeln der Besserung und Sicherung anzuwendenden Prozessgrundsatz „in dubio pro reo“ in den Fällen kritisch zu hinterfragen, wenn ihre Informationsbasis auf sachlich eher tönernen Füßen steht.

Modalitäten des Führerausweisentzugs⁹

Nach Auffassung des Schweizerischen Bundesgerichts (BG) ist ein in verschiedene Vollzugsabschnitte unterteilter Führerausweisentzug mit dem präventiven und erzieherischen Zweck dieser Administrativmaßnahme nicht vereinbar.

Der Fall

Das kantonale Straßenverkehrsamt ordnete am 6.4.2006 gegenüber A einen dreimonatigen Führerausweisentzug ab dem 3.10.2006 an, da A am 22.1.2006 auf der Autobahn die Höchstgeschwindigkeit

um 35 km/h überschritten hatte. Nachdem A an die nächsthöhere kantonale Instanz gelangt war, ordnete diese an, dass der Führerausweisentzug in zwei Perioden von je sechs Wochen vollzogen werden solle: die erste während der Sommerferien, die zweite während der Weihnachtsferien. Das kantonale Straßenverkehrsamt war mit dieser Teilung des Vollzugs des Ausweisentzugs in verschiedene Vollzugsabschnitte nicht einverstanden und gelangte ans BG.

Das BG hieß die Beschwerde des kantonalen Straßenverkehrsamtes aus folgenden Gründen gut: Das Straßenverkehrsrecht des Bundes sehe die Möglichkeit, einen Warnungsentzug des Führerausweises in mehreren Perioden zu vollziehen, nicht vor. Die Doktrin sei diesbezüglich uneinig. Einige kantonale Entscheide hätten diese Möglichkeit zugelassen, andere Kantone hätten sie dagegen abgelehnt. Das BG habe bislang keine Gelegenheit gehabt, diese Frage definitiv zu entscheiden. In einem früheren Urteil (BGE 128 II 173) habe das BG lediglich festgehalten, dass ein nur während der Freizeit vollzogener Warnungsentzug mit dem erzieherischen und präventiven Ziel dieser Maßnahme nicht kompatibel sei; ein derartiger Vollzug des Warnungsentzugs würde eine Gesetzesänderung erfordern.

Seither sei keine derartige Gesetzesänderung erfolgt. Die Debatte im Bundesparlament im Hinblick auf die am 1.1.2005 in Kraft getretene Teilrevision des Straßenverkehrsrechts zeige, dass der Gesetzgeber eine Teilung des Vollzugs des wegen einer leichten oder einer mittelschweren Widerhandlung für eine kurze Dauer ausgesprochenen Ausweisentzugs nicht gewollt habe. Die Frage, ob der Vollzug längerer Führerausweisentzüge in verschiedene Abschnitte unterteilt werden könne, sei im Bundesparlament nicht zur Debatte gestanden. Die am 1.1.2005 in Kraft getretene Teilrevision des Straßenverkehrsgesetzes habe

6 Das Zitat stammt nicht etwa vom AG Düsseldorf, sondern von Hentschel, Peter, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl., München 2007, § 69 StGB Rn. 23.

7 Ebenso König, Peter, in: Hentschel, § 69 StGB Rn. 15.

8 Vgl. zu der Gefahr der Rollenkonfusion den grundlegenden Artikel von Schubert, Wolfgang/Reschke, Konrad/Glaser, Doreen/Kranich, Udo: „Die Rollenkonfusion Therapeut vs. Gutachter“, in: ZVS 53 (2007), S. 188 ff.

9 Urteil vom 28.11.2007; BGE 134 II 39; Volltext s. www.bger.ch; der Redaktion freundlicherweise mitgeteilt von Frau Kollegin, Regula Stöcklin, bfu.

darauf abgezielt, schwere und wiederholte Widerhandlungen gegen die Straßenverkehrsgesetzgebung rigoros zu sanktionieren. Deshalb könne nun – so das BG – festgestellt werden, dass der Gesetzgeber eine Teilung des wegen einer schweren Widerhandlung ausgesprochenen Führerausweisentzuges in mehrere Vollzugsabschnitte nicht habe tolerieren wollen. Dies gelte auch bezüglich des A vorgeworfenen Tempoexzesses. Dieser stelle eine schwere Widerhandlung dar und die dafür ausgesprochene Entzugsdauer von drei Monaten entspreche der gesetzlich vorgesehenen Mindestentzugsdauer. Außerdem sei der Warnungsentzug des Führerausweises eine Administrativmaßnahme, die im Interesse der Verkehrssicherheit angeordnet werde, um den fehlbaren Fahrzeugführer zu bessern und Rückfälle zu verhindern. Die Möglichkeit, einen Führerausweisentzug in mehreren Perioden zu vollziehen – entsprechend den Bedürfnissen des fehlbaren Lenkers – würde dieser Maßnahme den präventiven und erzieherischen Charakter nehmen. Auch stünde diese Möglichkeit im Widerspruch zur Absicht des Gesetzgebers, wonach Führerausweisentzüge für eine im Gesetz festgelegte bestimmte Zeitdauer anzuordnen und tatsächlich zu vollziehen sind. Aus diesen Gründen habe die kantonale Vorinstanz Bundesrecht verletzt, als sie A zugestanden habe, den dreimonatigen Führerausweisentzug in zwei Perioden von je einhalb Monaten (während der Sommer- und der Weihnachtsferien) vollziehen zu können. Daher hob das BG den Entscheid der Vorinstanz auf und bestätigte den Entscheid des kantonalen Straßenverkehrsamtes vom 6.4.2006.

Bericht des GDV über „Provozierte Verkehrsunfälle“

In seinem oft mit interessanten Themen aufwartenden Newsletter „Versicherung & Verkehr“ vom 5. Mai 2008 griff der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) mit der Thematik „Provozierte Verkehrsunfälle“ ein brisantes Problemfeld auf, das sowohl strafrechtliche und kriminalpolitische als auch versicherungsrechtliche Aspekte aufweist.

Nach einer aktuellen Schätzung des GDV entsteht den deutschen Kraftfahrtversicherern durch Versicherungsbruch jedes Jahr ein Schaden von über 1,5 Milliarden Euro. Ein besonderes Phänomen dabei sind die so genannten provozierten

Verkehrsunfälle. Dabei handelt es sich meist um eine Unfallsituation mit einer aus Sicht eines Betrachters offensichtlich eindeutig geklärten Schuldfrage. Tatsächlich wurde die von vornherein beabsichtigte Kollision jedoch vom vordergründig als „Opfer“ erscheinenden Täter provoziert. Die eigentlichen Opfer dieser Taten bemerken in aller Regel nicht, dass sie zu einem Verkehrsunfall provoziert worden sind und sehen sich vielmehr selbst als Unfallverursacher.

Die drei folgenden Methoden sind bei provozierten Unfällen häufig anzutreffen:

1. Der Täter nutzt eine bekannte Besonderheiten der Verkehrsführung aus, beispielsweise eine Fahrbahnverengung oder einen Kreisverkehr, und erzwingt beim Spurwechsel einen seitlichen Streifschaden.
 2. Der Täter provoziert einen Auffahrunfall, indem er bei einer Ampel, die von Gelb auf Rot schaltet, in letzter Sekunde abrupt abbremst.
 3. Die Täter warten an einer Kreuzung mit rechts-vor-links-Regelung gezielt auf ein Fahrzeug, um dann im letzten Moment noch in die Kreuzung einzufahren. Das ausgewählte Fahrzeug kann nicht mehr ausweichen und es kommt zum Unfall.
- Das Ziel der Täter, die häufig als organisierte Banden auftreten, ist es, sich über den abgerechneten Blechschaden möglichst viel Geld von der Kfz-Haftpflichtversicherung des tatsächlichen Unfallopfers zu erschleichen. Rechtlich gesehen handelt es sich bei einem vorsätzlich herbeigeführten Unfall, bei dem sogar zum Teil schwere Verletzungen der Unfallbeteiligten in Kauf genommen werden, gem. § 315b Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 315 Abs. 3 StGB um einen gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr, der in Tateinheit mit einem versuchten oder vollendeten Versicherungsbetrug gem. § 263 StGB begangen wird. Allein für den Verbrechenstatbestand des gefährlichen Eingriffs sieht das Gesetz eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren vor. Die Folgen für die unentdeckt bleibenden Opfer von provozierten Verkehrsunfällen sind erheblich. Sie müssen für die Kosten des eigenen Schadens aufkommen, sofern dieser nicht über eine Vollkaskoversicherung abgedeckt ist. Zudem werden sie von ihrem Versicherer in der Schadenfreiheitsklasse zurückgestuft und müssen mit einem Bußgeld und Punkten beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg rechnen. Bei

Fahranfängern steht unter Umständen sogar eine Nachschulung an. Bei den folgenden Fakten sollten Unfallbeteiligte hellhörig werden:

- der Unfallbeteiligte zeigt ein routiniertes Auftreten und Vorgehen,
- vorgeblich unbeteiligte Zeugen schalten sich ein und üben zusätzlich Druck aus,
- es gibt Anhaltspunkte für ein zielgerichtetes Handeln des Unfallkontrahenten (Fahrtrichtung- oder Spurwechsel vor dem Crash, Geschwindigkeit erhöht, Handzeichen gegeben, aber nachher bestritten; vorher mehrfach über Gelb gefahren),
- es gibt Hinweise auf z. T. mehrfach reparierte Vorschäden am Fahrzeug.

In der Praxis lassen sich provozierte Unfälle sogar von zur Unfallaufnahme herbeigerufenen Polizeibeamten nur schwer erkennen, dennoch ist ein obligatorisches Hinziehen der Polizei zu empfehlen. Insbesondere kann die Polizei prüfen, ob die Fahrzeugschäden tatsächlich zum geschilderten Unfallhergang passen. Unfallbeteiligte sollten dabei generell Fotos von den Unfallspuren, den Endlagen und von allen Seiten der beteiligten Fahrzeuge anfertigen.

Die Versicherer, die teilweise über besondere Ermittlungsgruppen für derart manipulierte Verkehrsunfälle verfügen, können außerdem durch unfallanalytische Gutachten und Simulationen den Unfallhergang rekonstruieren und bei einer entsprechenden Beweislage Strafanzeige erstatten. Erschwert wird diese wichtige Arbeit von Polizei und Versicherern dadurch, dass Verkehrsunfälle nicht über Ländergrenzen hinweg oder nicht einmal innerhalb des betreffenden Bundeslandes zentral erfasst werden. Deshalb lässt sich nur schwer prüfen, ob ein Fahrzeug oder ein Unfallbeteiligter schon häufiger in einen Unfall verwickelt war. Nur im Zusammenspiel zwischen Unfallopfer, Versicherer und Polizei ist daher eine effiziente Aufklärung möglich.



Prof. Dr. jur. Dieter Müller ist Fachbereichsleiter Verkehrswissenschaften an der FH für Polizei Sachsen

Bitte füllen