

Gesetzesantrag

des Landes Hessen

Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes- §§ 142, 232, 315 c StGB - (... StrÄndG)**A, Zielsetzung**

Der Entwurf will einerseits der durch den ultima-ratio-Grundsatz des Strafrechts gebotenen materiellrechtlichen Entkriminalisierung Rechnung tragen und einer übermäßigen Kriminalisierung der Verkehrsteilnehmer begegnen. Andererseits verfolgt er das Ziel, die strafrechtliche Verfolgung besonders gefährlicher Verhaltensweisen zu erleichtern und damit zu einer wirksameren Bekämpfung von Straftaten beizutragen, durch die die Sicherheit des Straßenverkehrs besonders schwer beeinträchtigt wird.

Im einzelnen sieht der Entwurf vor:

Bessere Sicherung von Schadensersatzansprüchen nach einem Verkehrsunfall durch Einräumung der Chance einer späteren Meldung des Unfallverursachers nach unerlaubtem Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB).

Beschränkung der strafrechtlichen Verfolgung von Amts wegen bei fahrlässiger Körperverletzung (§ 230 StGB) im Straßenverkehr, wenn nicht grob verkehrswidriges Verhalten vorliegt.

Erleichterte Verfolgbarkeit grober Gefährdungen des Straßenverkehrs (§ 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB).

...

B. Lösung

In § 142 StGB wird ein neuer Absatz 4 eingefügt, der bei freiwilliger Meldung des Unfallflüchtigen im Laufe des auf den Unfall folgenden Tages Straffreiheit gewährt. Diese Frist wird zugleich auch auf § 142 Abs. 2 StGB erstreckt.

§ 232 Abs. 1 S. 1 StGB wird dahin geändert, daß das besondere öffentliche Interesse an der Strafverfolgung bei fahrlässiger Körperverletzung im Straßenverkehr nur aufgrund grob verkehrswidrigen Verhaltens in Betracht kommt.

In § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB wird das Merkmal "rücksichtslos" gestrichen; insoweit wird die Strafbarkeit auf die vorsätzliche Begehungsweise beschränkt.

C. Alternativen

Beibehaltung des bisherigen Rechtszustandes.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten. Insgesamt dürfte bei Staatsanwaltschaften und Gerichten eine Verminderung des Arbeitsaufwandes zu erwarten sein.

09.06.93

Gesetzesantrag

des Landes Hessen

Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes
- §§ 142, 232, 315 c StGB - (... StrÄndG)

DER HESSISCHE MINISTERPRÄSIDENT

Wiesbaden, den 3. Juni 1993

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident
Oskar Lafontaine

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den
beigefügten

Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes
- §§ 142, 232, 315 c StGB - (... StrÄndG)

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag zu
beschließen. Ich bitte, den Gesetzentwurf gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäfts-
ordnung auf die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 18. Juni 1993
zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Eichel

Anlage

Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes
- §§ 142, 232, 315 c StGB - (... StrÄndG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1987 (BGBl. I S. 945, 1160), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. § 142 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird das Wort "unverzüglich" durch die Worte "bis zum Ablauf des auf den Unfall folgenden Tages" ersetzt.
- b) In Absatz 3 Satz 1 werden die Worte "nahe gelegenen" durch das Wort "inländischen" ersetzt.
- c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

"(4) Nach Absatz 1 wird nicht bestraft, wer bis zum Ablauf des auf den Unfall folgenden Tages durch freiwillige Meldung die nach Absatz 3 erforderlichen Feststellungen nachträglich ermöglicht."

- d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

2. In § 232 Abs. 1 wird nach Satz 1 folgender Satz 2 eingefügt:

"Bei einer fahrlässigen Körperverletzung nach § 230, die im Straßenverkehr begangen wird, kommt ein Einschreiten

der Strafverfolgungsbehörde von Amts wegen nur bei grob verkehrswidrigem Verhalten in Betracht."

3. § 315 c wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Worte "und rücksichtslos" werden gestrichen.

bb) Buchstabe d) wird wie folgt gefaßt:

"d) trotz angekündigter Gefahrenstelle, an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt,".

b) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

"(3) Wer

1. in den Fällen des Absatzes 1 die Gefahr fahrlässig verursacht oder

2. in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft."

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr sind für die Praxis der Strafrechtspflege quantitativ von besonderer Bedeutung. Der Straßenverkehr hat in der Vergangenheit stetig zugenommen: Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge betrug 1990 bereits 43,6 Millionen. Es existiert eine Vielzahl von Straftatbeständen, die sich zum einen auf das Verhalten im Straßenverkehr und zum anderen auf die Voraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr beziehen. Darüber hinaus ist nahezu jeder Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften bußgeldbewehrt. Dementsprechend stark sind die Gerichte mit der Ahndung von Verstößen gegen Straßenverkehrsnormen befaßt. 1990 sind 258.638 Verkehrsstraftaten registriert worden. 34 % aller Aburteilungen hatten Straftaten im Straßenverkehr zum Gegenstand; hinzu kam eine hohe Zahl von Bußgeldverfahren wegen Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten.

Es besteht fortwährend Anlaß, die Handhabbarkeit des Verkehrsstrafrechts zu überprüfen und zu verbessern. Dazu gehört neben einer Entkriminalisierung, die vom ultima-ratio-Grundsatz gerade im Bereich eines Massenphänomens gefordert wird, auch eine maßvolle Straferweiterung bei Verhaltensweisen, die die Sicherheit des Straßenverkehrs besonders beeinträchtigen, oder bei Gefahrenstellen, die aktuell durch die Unfallursachenforschung benannt werden. Die Verkehrssicherheit und zugleich der Schutz überragend wichtiger Individualrechtsgüter gebieten es, Strafvorschriften von Tatbestandsmerkmalen, die sich in der Praxis als kaum anwendbar erwiesen haben, zu entlasten oder durch solche, deren Normierungserfordernis erst die Verkehrsentwicklung aufgezeigt hat, zu ergänzen. Die dadurch gewonnene Normklarheit und die der Einsicht der Verkehrsteilnehmer eher zugängliche

Anpassung an das sich fortentwickelnde Verkehrsgeschehen versprechen eine wirksamere Bekämpfung von Verkehrsstraftaten: Verständlichere Strafvorschriften markieren deutlicher schwere Verkehrsverstöße und lassen stärkere Beachtung in jeder Verkehrssituation erwarten.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Artikel 1

Zu Nummer 1 - § 142 StGB (Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort)

- a) Die Entwicklung der Unfallfluchthäufigkeit seit der Reform des § 142 mit dem 13. Strafrechtsänderungsgesetz von 1975 zeigt, daß sich der Anteil der Fluchtfälle an polizeilich registrierten Unfällen mit einer Fluchtquote von bis zu 17 % auf einem konstant hohen Niveau eingependelt und sowohl die Zuwachsrate des Verkehrsunfallaufkommens als auch die der Motorisierung überschritten hat. Trotz einer kontinuierlichen Verschärfung der Verhaltensgebote für Unfallbeteiligte in der Geschichte der Rechtsnorm von einem Haltegebot aus dem Jahre 1906 bis zu einem Entfernungsverbot mit aktiver Vorstellungspflicht hat die vorgenannte Reform keine Eindämmung der in den siebziger Jahren sprunghaft angestiegenen Unfallfluchten bewirkt.

Während 1976 nur 35.415 Verurteilungen gezählt worden sind, wurden 1989 bereits 41.072 und 1990 41.219 Personen wegen Vergehen gegen § 142 StGB verurteilt. Für 1990 entspricht das rund 5,95 % aller Verurteilungen und rund 16 % der Verurteilungen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr. Die Zahl der polizeilich als Unfallflucht registrierten Fälle

ist noch erheblich höher.

Gegen die Vorschrift des § 142 StGB werden gelegentlich grundsätzliche Bedenken geltend gemacht, weil durch die Implizierung einer Pflicht zur Selbstanzeige das Prinzip der Strafflosigkeit der Selbstbegünstigung durchbrochen werde. Diese Bedenken relativieren sich, wenn beachtet wird, daß das Rechtsgut des § 142 StGB allein in der Sicherung privatrechtlicher Ansprüche des Geschädigten besteht und nicht in dem öffentlichen Interesse an einer weitgehenden Erfassung und gegebenenfalls Ahndung von Verkehrsunfällen, um die allgemeine Verkehrssicherheit zu fördern. Dem trägt der Entwurf Rechnung, indem er die Belange des Geschädigten in höherem Maße als das geltende Recht berücksichtigt.

Die bisherige Fassung des § 142 StGB wirkt kontraproduktiv: Wenn auch ein Teil der Unfallflüchtigen zugleich durch Begehungsformen allgemeiner Kriminalität in Erscheinung tritt, sind es doch überwiegend sozial integrierte Durchschnittsbürger aller Bevölkerungsschichten, die in der Krisensituation, die durch das Schadensereignis entsteht, versagen. Bei ihnen wirkt folglich der Unfall fluchtauslösend, fördert inadäquate und persönlichkeitsfremde (Kurzschluß-) Reaktionen. Zudem soll in geschätzten 50 bis 75 % der Fluchtfälle das Motiv für die Flucht in Angst vor einer Bestrafung wegen eines Trunkenheitsdeliktes liegen (vgl. R. Scholz, Straffreie Unfallflucht bei tätiger Reue? Reformüberlegungen zu § 142 StGB, ZRP 1987, 7 (8) mit weiteren Nachweisen). Rund 25 % der nach § 142 StGB Verurteilten waren Alkoholtäter, wofür auch Erhebungen sprechen, denen zufolge eine signifikante Häufung von Fluchten an Wochenenden und in den Nachtstunden festzustellen war (vgl. U. Eisenberg/ C. Ohder/K. Bruckemeier, Verkehrsunfallflucht, Berlin/New York 1989, S. 40, 49 mit weiteren Nachweisen). In der Mehrzahl der Fälle entspringt der Entschluß zur

Unfallflucht folglich unterschiedlich motivierten Ängsten oder affektiven Spontanreaktionen, nicht etwa einer egoistischen Grundhaltung, so daß auch der Verstoß gegen § 142 StGB überwiegend nicht auf Verletzung des durch die Norm geschützten Rechtsguts zielt. Dem entspricht die in einer Untersuchung dargelegte Einschätzung von Rechtsanwälten, daß Schädiger häufiger bereit sind, sich den Ansprüchen von Geschädigten zu stellen, wenn dies nachträglich noch straffrei möglich wäre (vgl. U. Eisenberg/C. Ohder/K. Bruckmeier, Verkehrsunfallflucht, Berlin/New York 1989, S. 169 ff.).

Aber auch derjenige, der sich nach § 142 Abs. 3 zunächst berechtigt oder entschuldigt vom Unfallort entfernt hat, kann angesichts der wenig klaren Zeitgrenze, die mit dem Wort "unverzüglich" umschrieben wird, oftmals nur schwer beurteilen, ob seine spätere Meldung "unverzüglich", also ohne schuldhaftes Zögern, erfolgt. Jede nachträgliche Meldung bei der Polizei oder beim Berechtigten birgt das Risiko strafrechtlicher Verfolgung wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort in sich. Damit besteht die Gefahr, daß die Meldung unterbleibt. Außerdem ist die durch das Wort "unverzüglich" bestimmte Frist zur Meldung zu kurz und häufig schon verstrichen, wenn der rechtstreue Bürger nachträglich Feststellungen ermöglichen will.

Eine Abhilfe aus diesem Dilemma kann nicht darin bestehen, durch eine materiell-rechtliche Ermessensvorschrift ein Absehen von Strafe in Fällen nachträglicher Meldung zu ermöglichen oder die Opportunitätsvorschriften der §§ 153, 153 a StPO häufiger anzuwenden: Die Situation der Geschädigten läßt sich nur verbessern, wenn der Flüchtende die Reaktion der Strafverfolgungsbehörden mit Sicherheit voraussehen kann.

Ferner kommt eine "tatbestandliche" Lösung des Inhalts, § 142 StGB erst nach Ablauf einer gewissen Zeit nach dem Unfallgeschehen eingreifen zu lassen, nicht in Betracht. Eine solche Veränderung des Tatbestandes brächte nämlich die Gefahr mit sich, dessen unrechtsbeschreibende Funktion auszuhöhlen, den Normappell aufzuweichen und dadurch die Interessen der Geschädigten stärker zu gefährden.

Eine Überstellung in das Ordnungswidrigkeitenrecht wird ebenfalls dem Rechtsgutschutz nicht gerecht. Die Schaffung eines Verwertungsverbots für nachträgliche Angaben zum Unfall würde alkoholisierte Fahrer unverhältnismäßig begünstigen.

Der Entwurf sieht deshalb vor, den Grundtatbestand des § 142 Abs. 1 StGB unberührt zu lassen, dem Verkehrsteilnehmer, der sich nach einem Unfall zunächst unerlaubt entfernt hat, jedoch eine "goldene Brücke" zu bauen, wenn er in angemessener Zeit nach Deliktsvollendung die in Absatz 3 umschriebenen Feststellungen ermöglicht. Diese Lösung führt weder zur Aufweichung des Normbefehls noch zur Schwächung der präventiven Wirkung, da die definierte Strafbarkeit aufrechterhalten bleibt: Das Verlassen des Unfallortes bleibt Tatunrecht; Straffreiheit tritt nur bei freiwilliger Meldung des Täters und nicht bei polizeilicher Ermittlung während der Meldefrist ein. Der flüchtende Unfallbeteiligte trägt das Risiko, vor freiwilliger Meldung entdeckt und bestraft zu werden. Da die Polizei weiter zu ermitteln hat, sind keine Schwierigkeiten bei der Spuren- und Beweissicherung zu erwarten. Gegen eine Verschlechterung der beweisrechtlichen Situation des Geschädigten spricht zudem die Gefährdungshaftung aus § 7 StVG.

Auch dogmatischer Überprüfung hält die Normergänzung stand: Der Ausgestaltung des § 142 StGB als abstraktes Gefähr-

dungsdelikt, mithin als Tatbestand mit vorgezogenem Vollendungszeitpunkt, entspricht es, den Täter bei Verhinderung des endgültigen Schadenseintritts am Rechtsgut trotz formaler Deliktsvollendung zu begünstigen.

Die Möglichkeit der nachträglichen Meldung bedarf indes einer bestimmten zeitlichen Grenze. Sie kann schon aus strukturellen Gründen nicht mit einem Begriff wie "unverzüglich" umschrieben werden, der zeitlich am Wegfall des zum Fortfahren berechtigenden oder dieses entschuldigenden Ereignisses ansetzt. Allerdings hat die Einführung eines Zeitlimits die notwendige Folgung einer Anpassung in § 142 Abs. 2 StGB: Wenn dem unberechtigt den Unfallort Verlassenden noch ein bestimmter Zeitraum zur "Nachmeldung" eingeräumt wird, dann kann gegenüber dem entschuldigt oder gar berechtigt Handelnden nicht das strikte Gebot des "Unverzüglichen" zur nachträglichen Meldung aufrechterhalten bleiben; vielmehr ist es geboten, den genannten Zeitraum auch für die Fälle des Absatz 2 zu eröffnen.

- b) Der Entwurf läßt Absatz 1 des § 142 StGB unverändert. Damit bleibt das sofortige Entfernen vom Unfallort ohne Ermöglichen der erforderlichen Feststellungen nach wie vor strafbar.

Auch Absatz 2 bleibt in seinem Kern unangetastet. Ersetzt wird lediglich das Wort "unverzüglich" durch die Worte "bis zum Ablauf des auf den Unfall folgenden Tages", um einen systematischen Bruch gegenüber dem neuen Absatz 4 zu vermeiden, was nur zu einer geringfügigen Rücknahme des Tatbestandes führt.

Die Änderung in Absatz 3 steht in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Einführung des Absatzes 4, zielt aber ebenso wie dieser darauf, dem Interesse des Geschädigten

Rechnung zu tragen. So läßt zum einen der Wortlaut des geltenden Rechts zweifeln, ob die Polizeidienststelle nahe am Wohnort des Unfallbeteiligten oder nahe an der Unfallstelle liegen muß. Zum anderen ist auch kein sachlicher Grund für die örtliche Beschränkung der Meldestellen erkennbar. Der Unfallbeteiligte kann erwarten, daß jede inländische Polizeidienststelle aufgrund einer Unfallmeldung das Erforderliche veranlassen wird. Eine unzuständige Behörde wird den Vorgang an die zuständige Polizeidienststelle abgeben und gegebenenfalls Sorge tragen, daß der Berechtigte unterrichtet wird. Die Ersetzung der Worte "nahegelegenen" durch das Wort "inländischen" berücksichtigt dies und darüber hinaus, daß trotz der zunehmenden Zusammenarbeit der deutschen Polizeidienststellen mit denen der Nachbarstaaten die praktischen Konsequenzen der nachträglichen Meldung im Ausland gegenüber der im Inland immer noch unterschiedlich sind.

Die Einführung des neuen Absatzes 4 verwirklicht das wesentliche Anliegen des Entwurfs, dem Unfallflüchtigen im Interesse des Geschädigten die Möglichkeit zu geben, sich diesem nachträglich für die Schadensregulierung zur Verfügung zu stellen. Die Worte "nicht bestraft" besagen, daß es sich hierbei um einen persönlichen Strafaufhebungsgrund handelt. Die Regelung läßt sich mit § 310 StGB vergleichen, der ebenfalls nach Deliktsvollendung ansetzt. Die Frist "bis zum Ablauf des auf den Unfall folgenden Tages" gibt dem Unfallbeteiligten ausreichend Gelegenheit, seine Situation affektfrei zu überdenken. Eine längere Frist würde den grundsätzlichen Normbefehl aushöhlen. Die Aufrechterhaltung einer zeitlichen Nähe zum Unfall scheint auch deshalb unabdingbar, weil ein verbesserter Schutz durch tätige Reue nicht zu erwarten ist, wenn der Täter sich aus egoistischen Gründen, z.B. wegen Verlustes des Schadensfreiheitsrabattes, vom Unfallort entfernt. Nach Ablauf der Frist ist davon auszugehen, daß keine Bereitschaft besteht, die erfor-

derlichen Angaben zu machen.

Freiwilliges und ernsthaftes Bemühen allein genügt nicht, um Straffreiheit zu erlangen. Der Erfolg muß eintreten.

Der Entwurf sieht von einer Regelung ab, die z.B. in §§ 149 Abs. 3, 264 Abs. 4, 264 a Abs. 3 oder 265 b Abs. 2 StGB enthalten ist. Im Fall des unerlaubten Entfernens vom Unfallort würde sie nur den Weg für schwer zu widerlegende Schutzbehauptungen eröffnen, die die Beachtung des Gebotes gefährdeten, nach einem Verkehrsunfall zugunsten des Geschädigten die erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen. Entfernt sich der Unfallbeteiligte unberechtigt oder unentschuldigt vom Unfallort, wird er bestraft, wenn er bis zum Ablauf des auf den Unfall folgenden Tages ermittelt wird, auch wenn er vorhatte, sich zu melden, dieses Vorhaben aber - aus welchen Gründen auch immer - nicht verwirklicht hat.

Als Folgeänderung der Einfügung des neuen Absatzes 4 wird der bisherige Absatz 4 zu Absatz 5.

Zu Nummer 2 - § 232 StG (Strafantrag)

Der Entwurf beschränkt die Möglichkeit, bei Annahme eines besonderen öffentlichen Interesses die strafrechtliche Verfolgung fahrlässiger Körperverletzungen im Straßenverkehr von Amts wegen zu betreiben, auf die Fälle grob verkehrswidrigen Verhaltens. Der ultima-ratio-Grundsatz des Strafrechts gebietet bei 39.971 Verurteilungen im Jahre 1990 wegen fahrlässiger Körperverletzung im Straßenverkehr gegenüber nur 3.020 Verurteilungen nach dieser Norm in anderen Bereichen eine engere Ausgestaltung als Antragsdelikt:

Bei einem Regelverstoß im Straßenverkehr hängt es oft

vom Zufall ab, ob er ohne Folgen bleibt, ob er lediglich Sach- oder aber Personenschäden unterschiedlichen Ausmaßes bewirkt. Der Zufall bestimmt damit auch, ob der Unfallverursacher wegen einer Ordnungswidrigkeit oder einer Straftat verfolgt wird. Die im Straßenverkehr begangene Tat stellt sich mithin als erfolgsqualifizierte Ordnungswidrigkeit bzw. fahrlässiges Erfolgsdelikt dar, das nicht gefährliche Verhaltensweisen pönalisieren will, sondern opferbezogen greift. Konsequenterweise kann die Entscheidung, ob der Schädiger strafrechtlich belangt werden soll, überwiegend dem Opfer überlassen werden. Der Staat kann sich aus dem Täter-Opfer-Ausgleich bei Verkehrsunfällen auch deshalb weitgehend zurückziehen, weil dem Opferschutzgesichtspunkt genügend durch die Bestimmungen des Pflichtversicherungsgesetzes Rechnung getragen wird. Zudem bleibt eine Verfolgung des Fehlverhaltens als Ordnungswidrigkeit oder aber selbständiges Gefährdungsdelikt (§§ 315 b, 315 c StGB) möglich.

Der Entwurf leistet zugleich einen Beitrag zur Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit: Wirksamer, als durch die Vorgabe der Nummer 243 Abs. 3 der Richtlinien für das Strafverfahren und das Bußgeldverfahren möglich, gewährleistet er eine gleichmäßige Handhabung bei der Bejahung des besonderen öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung durch Staatsanwaltschaften und Amtsanwaltschaften.

Die Einschränkung der Verfolgungsmöglichkeit der Strafverfolgungsbehörde soll nur für den Bereich des Straßenverkehrs gelten. In anderen Lebensbereichen sind Fallgestaltungen denkbar, bei denen, z.B. im Fall der Verletzung besonderer Berufspflichten, ein Einschreiten von Amts wegen möglich bleiben muß, wenn das Opfer - etwa aufgrund einer Abhängigkeit vom Täter - von der Stellung eines Strafantrags absieht. Eine solche sozialen oder persönlichen Beziehungen entstammende Konstellation erfordert aus Gründen

des Opferschutzes weiterhin die Möglichkeit staatlichen Handelns.

Die Vorschrift nimmt ferner Fälle aus, in denen grob verkehrswidriges Verhalten vorliegt. Hier sollen die Strafverfolgungsbehörden auch künftig von Amts wegen bei Bestehen eines besonderen öffentlichen Interesses einschreiten können. Der Entwurf berücksichtigt dabei zugleich das Handlungsunrecht, das in diesen Fällen zum Ausdruck kommt.

Zu Nummer 3 - § 315 c StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs)

In § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB werden - plakativ als sogenannte "sieben Todsünden im Straßenverkehr" bezeichnete - besonders gefährliche Verhaltensweisen unter Strafe gestellt, die erfahrungsgemäß häufig zu Verkehrsunfällen führen. Das Gesetz begnügt sich nicht damit, das Verhalten als solches mit Strafe zu bedrohen. Die Erfüllung des gesetzlichen Tatbestandes hängt vielmehr von weiteren Merkmalen ab. Während es sachgerecht erscheint, wegen der ultima-ratio-Funktion des Strafrechts den Eintritt einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert zu fordern und nur grob verkehrswidriges Verhalten zu verfolgen, wird der Anwendungsbereich der Vorschrift durch das noch hinzukommende Merkmal "rücksichtslos" zu sehr eingeschränkt.

Die Rechtsprechung sieht dieses Merkmal nur als erfüllt an, wenn sich der Täter aus eigensüchtigen Gründen über seine Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinwegsetzt (BayOblG NJW 1988, S. 274) oder aus Gleichgültigkeit von vornherein Bedenken gegen sein Verhalten nicht aufkommen läßt und unbekümmert "drauflosfährt" (BGHSt 5, 392; BGH VRS 50, 342). Damit werden die Anforderungen an die subjektive Tatseite überspannt. Bei unbefangener Wertung des von § 315

c Abs. 1 Nr. 2 StGB beschriebenen Verhaltens liegt vielmehr die Annahme nahe, es handele sich stets um ein rücksichtsloses Fahrverhalten, wenn ein Verkehrsteilnehmer die dort beschriebenen Verkehrsverstöße grob verkehrswidrig und vorsätzlich begeht.

Der Entwurf wird dem § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB größere Bedeutung verschaffen, ohne den Anwendungsbereich des Strafrechts auf Verkehrsverstöße auszudehnen, die nicht als strafwürdig anzusehen sind. Er erreicht dieses durch die Änderung des § 315 c Abs. 3 Nummer 2 StGB. Künftig wird nur der vorsätzlich begangene Verstoß gegen die in § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB aufgeführten Pflichten strafrechtlich verfolgt. Dem Bedenken, die ersatzlose Streichung des Merkmals "rücksichtslos" dehne die Strafbarkeit unvertretbar aus (Dreher/Tröndle, Strafgesetzbuch, 45. Aufl., § 315 c Anm. 14 a.E.), wird damit Rechnung getragen, ohne allerdings, was man erwägen könnte, bereits Leichtfertigkeit genügen zu lassen. Der fahrlässige Verstoß gegen Straßenverkehrsvorschriften kann ausreichend als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Dabei wird zugleich auch einer mehr praktischen Erwägung Rechnung getragen: Die Prüfung der Fahrlässigkeit erfordert oftmals zeitraubende Ermittlungen. Bleiben Zweifel, so ist nicht selten festzustellen, daß nach Einstellung des Ermittlungsverfahrens wegen der Verkehrsstraftat die Verfolgung der leicht festzustellenden Verkehrsordnungswidrigkeit an der zwischenzeitlich eingetretenen Verjährung scheitert. Dieses unbefriedigende Ergebnis wird durch den Entwurf vermieden.

Die Einführung des Tatbestandsmerkmals "trotz angekündigter Gefahrenstelle" in § 315 c Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe d StGB stellt eine aufgrund der Analyse von Unfallschwerpunkten

erforderliche Normerweiterung dar. Es erscheint sachgerecht, den Geschwindigkeitsverstoß bei Gefahrenstellen, die durch Verkehrszeichen oder andere Beschilderung bzw. Vorwarnmaßnahmen ausgewiesen werden, den bisher in dieser Vorschrift aufgeführten Fällen gleichzustellen. Dies entspricht auch der vom Bundesrat am 06.11.1992 beschlossenen Änderung zur geplanten Verordnung des Bundesministers für Verkehr zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BR - Drs. 572/92, vgl. Nr. 1 b aa des Beschlusses vom 06.11.1992).

Zu Artikel 2

Artikel 2 bestimmt den Zeitpunkt, an dem das Gesetz in Kraft tritt.