

Klaus Schmedding

# Leichtkollisionen

Wahrnehmbarkeit und Nachweis von Pkw-Kollisionen

2. Auflage

**PRAXIS**



Springer Vieweg

---

# ATZ/MTZ-Fachbuch

---

Klaus Schmedding

# Leichtkollisionen

Wahrnehmbarkeit und Nachweis  
von Pkw-Kollisionen

2., ergänzte Auflage

Mit 193 Abbildungen

PRAXIS

 Springer Vieweg

Klaus Schmedding  
Oldenburg  
Deutschland

ISBN 978-3-8348-2006-8  
DOI 10.1007/978-3-8348-2007-5

ISBN 978-3-8348-2007-5 (eBook)

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer Vieweg

© Vieweg+Teubner Verlag | Springer Fachmedien Wiesbaden 2011, 2012

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier.

Springer Vieweg ist eine Marke von Springer DE. Springer DE ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+BusinessMedia  
[www.springer-vieweg.de](http://www.springer-vieweg.de)

---

## Vorwort zur 2. Auflage

Da Ende 2011 die 1. Auflage dieses Werkes vergriffen war, wurde in der jetzigen Zweitaufgabe eine Vertiefung der Schadenskompatibilitäts-Prüfung in Form eines neuen Kapitels vorgenommen. Es soll dem technisch weniger bewanderten Leser Hilfestellung bei der Einschätzung der Ausgangssituation, die dem Unfall vorausging, bieten.

Derzeit wurde eine weitere statistische Ergebnis-Absicherung (Wahrnehmbarkeitsschwelle) in Form einer studentischen Abschlussarbeit begonnen, deren Resultate dann in einer grundlegend überarbeiteten (angestrebten) 3. Auflage einfließen werden.

Dort soll dann auch eine intensive Auseinandersetzung mit der akustischen Wahrnehmungsmöglichkeit erfolgen, gibt es bislang nur wenig Mess- bzw. Erfahrungswerte bzgl. der Schalldämmung gängiger Fahrzeugtypen und -modelle.

im Juni 2012

Klaus Schmedding

---

## Vorwort des Autors

Stößt man bei einem Pkw-Rangiermanöver (z. B. auf einem Parkplatz) gegen ein nebenstehendes anderes Kfz und verlässt den Vorfallsort, ohne sich um den angerichteten Schaden zu kümmern, so macht man sich wegen des unerlaubten Entfernens von der Unfallstelle schuldig, sofern man dieses Schadensereignis auch wahrgenommen hat. Ein solches Verfahren, das keinesfalls als „Kavaliersdelikt“ einzustufen ist, wird im § 142 StGB geregelt und mit vergleichsweise harten Sanktionen gegen den Verursacher belegt.

Da allerdings nicht jede Leichtkollision für den Verursacher sicher bemerkbar ist (bzw. von ihm wahrgenommen werden muss), verbleibt immer ein „Restrisiko“, dass Unfallverursacher vorschnell auch als „Unfallflüchtige“ behandelt werden. Hiervon konnte sich der Autor in sehr vielen Realfällen in den vergangenen (gut) zwei Jahrzehnten Berufstätigkeit überzeugen. Nicht selten wurden Unfallverursacher auf Basis fragwürdiger, zumindest aber unvollständiger (technischer) Expertisen in 1. Rechtsinstanz verurteilt und erst nach umfangreichsten Untersuchungen hier (z. B. Crashversuche) im Berufungsverfahren dann schlussendlich freigesprochen, weil hier der Nachweis des „Wahrnehmen-Müssens“ letztlich nicht mehr haltbar war.

Um von vornherein diesen, nicht zuletzt sehr kostenträchtigen Verfahrensgang zu unterbinden, wurden von uns umfangreiche Versuchsreihen gefahren (Crashversuche, Versuchsfahrten durch Probanden ...), um die bisher veröffentlichten Fühl-Spürgrenzen in realen Fahrsituationen enger fassen zu können.

Damit nicht alles nur „graue Theorie“ bleibt, werden die gewonnenen Ergebnisse auf typische Vergleichsfälle angewandt, um dem Leser einen Beurteilungsmaßstab an die Hand zu geben, worauf im jeweiligen Einzelfall konkret zu achten ist und wann man vorab den Nachweis der Bemerkbarkeit des Verkehrsunfalls nicht (sicher) wird führen können.

Die grundlegenden Beurteilungsparameter für den technischen Sachverständigen wurden in einer Fülle von Versuchsreihen gesammelt – auch der Einfluss kollisionsverdeckender Parameter (aktive Bremsung des Fahrers, kollisionsfremde Erschütterungen ...) wurden versuchstechnisch erfasst und können nunmehr in Begutachtungen solcher Problemstellungen einfließen. Anhand übersichtlicher Grafiken, Diagramme, nicht zuletzt vielen Crash- und Fahrversuchsergebnissen vermag auch der technische Laie nach Studium dieser Lektüre ein Gefühl dafür zu entwickeln, in welchen Fällen von einer sicheren Wahrnehmung des stattgefundenen Ereignisses überhaupt auszugehen ist. Man sollte

sich grundsätzlich davor hüten, Aussagen außenstehender Beobachter (Zeugen) als wesentlichen Maßstab für die alles entscheidende Frage der Wahrnehmungsmöglichkeit heranzuziehen, bewegt sich der Unfallverursacher real in einer quasi anderen Welt, nämlich in seinem schall- und schwingungstechnisch gut abgeschirmten bzw. von der Umwelt weitestgehend entkoppelten Pkw-Insassenraum.

Zielgruppe dieses Buches ist daher der mit solchen Verkehrsdelikten befasste Verkehrsjurist (Richter, Staatsanwalt, Rechtsanwalt) wie aber auch ermittelnde Polizeibeamte, Versicherer und nicht zuletzt technische Sachverständige für Unfallrekonstruktion bzw. Klärung von Straßenverkehrsunfällen, die (wenn auch selten) mit derlei Problemfällen betraut werden. Die Ausführungen in dieser Arbeit helfen genau jenen Personengruppen, Leichtkollisionen auf wissenschaftlich gesicherter Basis bezüglich der Frage des Nachweises der Bemerkbarkeit beurteilen zu können.

Oldenburg im Juli 2010

Dipl.-Phys. Klaus Schmedding

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Juristisches Vorwort</b> . . . . .	1
1.1	Die Vorschrift des § 142 StGB . . . . .	1
1.2	Problembereiche des § 142 StGB . . . . .	2
1.2.1	Der objektive Tatbestand . . . . .	2
1.2.2	Der subjektive Tatbestand . . . . .	3
1.3	Zeugenaussagen . . . . .	4
1.4	Faktoren . . . . .	5
<b>2</b>	<b>Einleitung</b> . . . . .	7
2.1	Ausgangspunkt . . . . .	7
<b>3</b>	<b>Leichtkollision im unfallanalytischen Sinne</b> . . . . .	11
3.1	Verformungsverhalten von Kfz . . . . .	11
<b>4</b>	<b>Grundsätzliches zur Wahrnehmbarkeit</b> . . . . .	15
4.1	Visuelle Wahrnehmung . . . . .	16
4.2	Akustische Wahrnehmung . . . . .	23
4.3	Wahrnehmbarkeit kollisionsbedingter Verzögerungen (taktil) . . . . .	32
4.4	Fühl-/Spürbarkeit von Leichtkollisionen . . . . .	36
<b>5</b>	<b>Bisherige, versuchsorientierte Veröffentlichungen</b> . . . . .	39
5.1	Wesentliche Parameter . . . . .	39
<b>6</b>	<b>Ergebnisse eigener Studien</b> . . . . .	45
6.1	Fühl-/Spürgrenze von verzögerten Fahrzeugbewegungen . . . . .	45
6.2	Einfluss von überlagerten Verzögerungen (Proband passiv) . . . . .	59
6.3	Wahrnehmbarkeitsgrenzen des „aktiven Versuchsfahrers“ . . . . .	64
<b>7</b>	<b>Anwendung der Versuchsergebnisse auf Fallbeispiele</b> . . . . .	81
7.1	Streifkollision zweier Pkw auf einem Parkplatz . . . . .	81
7.2	Ausgedehnte Streifkollision . . . . .	92
7.3	Ausparkkollision VW Golf/3er BMW . . . . .	105

---

7.4	Stumpfwinkelige Kollision zwischen einer Anhängerkupplung und einer Pkw-Frontpartie . . . . .	115
7.5	Anstoß mit voller Überdeckung . . . . .	123
7.6	Schräge Kollision zweier Pkw . . . . .	134
7.7	Rangierkollision Transporter/Pkw . . . . .	140
7.8	Streifkollision Lkw/Pkw . . . . .	148
7.9	Rangierkollision schwerer Lkw/Pkw . . . . .	152
7.10	„Überschwelliges“ Kollisionsgeschehen zwischen zwei Pkw . . . . .	155
7.11	Örtlich bedingte Verdeckungsmöglichkeiten . . . . .	159
<b>8</b>	<b>Kompatibilitätsanalyse . . . . .</b>	<b>167</b>
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick . . . . .</b>	<b>183</b>
	<b>Literaturverzeichnis . . . . .</b>	<b>185</b>
	<b>Sachverzeichnis . . . . .</b>	<b>187</b>

---

## 1.1 Die Vorschrift des § 142 StGB

Die Vorschrift des § 142 StGB, also des „unerlaubten Entfernens von der Unfallstelle“, ist ein Sonderfall innerhalb unseres gesamten Strafrechtssystems. Er bedarf deshalb besonders intensiver dogmatischer Beachtung. Es ist kein Delikt wie jedes andere; denn es bedingt einen ungeheuren Eingriff in das höchste Rechtsgut einer demokratischen Rechtsordnung, nämlich sich selbst niemals belasten oder anzeigen zu *müssen*. Es wird sogar als „die am meisten verunglückte Bestimmung“ bezeichnet. Sie greift daher erstaunlich weit in den Freiheitsraum des Bürgers ein.

Das geschützte Rechtsgut ist ausschließlich „das Interesse des Geschädigten daran, seine Schadensersatzansprüche gegenüber dem Schädiger durchsetzen zu können“ sowie der Schutz vor unberechtigten Ansprüchen. Keinesfalls soll mit dieser Vorschrift ein staatlicher Strafverfolgungsanspruch sichergestellt werden, wonach der Täter also einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit wegen der Verursachung eines Unfalls straf- oder bußgeldrechtlich belangt werden muss. Denn es gilt selbstverständlich uneingeschränkt der Grundsatz, dass sich niemand selbst einer Straftat zu bezichtigen oder zu überführen braucht.

Dieser Grundsatz findet aber seine Grenze dort, wo die Interessen anderer Bürger betroffen sind.

Nun könnte eingewandt werden, dass sich ja z. B. auch der Mörder oder Räuber keines weiteren Strafdelikt, etwa des unerlaubten Entfernens vom Tatort, schuldig macht, wenn er nach der Tat flieht, obwohl die Opfer in der Gestalt der Hinterbliebenen bzw. des Beraubten sicherlich ein zivilrechtliches Interesse daran haben, dass bei dem Täter Schadensersatzforderungen durchgesetzt werden können.

Warum also dieser Unterschied, den es nur im Bereich des Verkehrsrechtes gibt?

Nach der hierzu ergangenen Rechtsprechung ist § 142 StGB ein „abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt“, weshalb die Bestimmung trotz der offenkundigen Ungleichbehandlung im Verhältnis zu anderen ebenso schwer zu ermittelnden Schadensverursachern mit

dem Grundgesetz vereinbar sei. Ob diese Auffassung heute wirklich noch Bestand haben kann, wird immer wieder und heftig diskutiert. Wie unsicher der Gesetzgeber inzwischen ist, zeigt die erst kürzlich vorgenommene Aufweichung in Absatz IV, wonach die Strafe abgemildert bzw. von Strafe abgesehen werden kann, wenn sich der Täter bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen innerhalb von 24 h freiwillig meldet. Diese Vorschrift hat aber in der Praxis kaum zu positiven Ergebnissen oder gar zu einer Veränderung der Verhaltensweisen der Täter geführt, weil die ja immer noch *verurteilt* werden, wenngleich auch ggf. zu einer geringeren oder gar keinen Strafe. Der Täter erhält also auch Punkte in Flensburg und ist vorbestraft.

Das alles zeigt: Die Vorschrift ist ein *Fremdkörper in unserem Strafrechtssystem* und gehört unbedingt und schnellstmöglich reformiert. Das fordern die Verkehrsjuristen auf dem Verkehrsgerichtstag seit – zig Jahren – bislang vollkommen ohne jeden greifbaren Erfolg. Umso mehr ist es erforderlich, dass die damit befassten Juristen und Sachverständigen gerade im Falle einer solchen problematischen Vorschrift besonders gründlich, objektiv und fair arbeiten, frei von jedem „Bauchgefühl“ sind und sich streng an die gesetzlichen Vorgaben halten, stets nach dem Grundsatz:

Lieber einmal einen Schuldigen laufen lassen, als einen Unschuldigen zu verurteilen!

---

## 1.2 Problembereiche des § 142 StGB

Der Tatbestand des § 142 StGB ist in zwei wesentliche Problembereiche untergliedert:

### 1.2.1 Der objektive Tatbestand

Er setzt voraus, dass ein Unfall im Rechtssinne stattgefunden hat. „Unfall“ ist ein „plötzliches Ereignis im Straßenverkehr, in welchem sich ein verkehrstypisches Schadensrisiko realisiert und unmittelbar zu einem nicht völlig belanglosen Personen- oder Sachschaden führt“. Der objektive Tatbestand lässt sich also in aller Regel unproblematisch feststellen: Kollision + Schaden = Unfall im Sinne des § 142 St GB. Ein Unfall in diesem Sinne liegt aber nicht vor, wenn alle Beteiligten vorsätzlich zusammengewirkt haben.

Der Unfall muss sich im öffentlichen Straßenverkehr ereignet haben. Darunter ist ein allgemein zugänglicher Verkehrsraum zu verstehen, also durchaus auch jeder Privatparkplatz, solange nicht mittels Zaun und Tor unbefugte Verkehrsteilnehmer ferngehalten werden. Auch gehören private Grundstücksein- und -zufahrten nicht zum öffentlichen Verkehrsraum, solange sie nur einem bestimmten Personenkreis zur Nutzung zur Verfügung stehen. Hier gibt es oft erhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten.

Es kommt auch nicht darauf an, ob der Täter den Unfall *verschuldet* hat. Im Gesetz ist nur davon die Rede, dass er an dem Unfall *beteiligt* war. Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls *beigetragen*, also eine

Mitursache gesetzt haben kann. Unfallbeteiligter kann also auch eine nicht unmittelbar verursachende Person sein. Das kann z. B. ein Autofahrer auf der Autobahn sein, der etwas unkonzentriert fährt, einen kleinen Schlenker macht, weswegen ein anderer Autofahrer eine Vollbremsung ausführt und ein Dritter auf den auffährt. Viele meinen oft, sie seien an dem später stattfindenden Unfall nur deshalb gar nicht beteiligt gewesen, weil sie selbst keinen Schaden erlitten hätten. Das ist ein erheblicher Irrtum.

### 1.2.2 Der subjektive Tatbestand

Er setzt voraus, dass der Täter den Unfall tatsächlich bemerkt und sich dennoch von der Unfallstelle entfernt hat, bevor zugunsten des Geschädigten die *Person des Schädigers*, seines *Fahrzeuges* und die *Art seiner Beteiligung* an dem Schadensereignis festgestellt worden ist. Es reicht daher nicht aus, nur seine Personalien mittels Zettel an die Windschutzscheibe des Fahrzeuges des Geschädigten zu befestigen. Es geht auch um die Art seiner Beteiligung. Er soll später nämlich nicht behaupten können, das andere Fahrzeug habe aber verkehrswidrig gestanden, der andere Fahrer habe falsch reagiert, er habe die Schuld, zumindest aber eine Mitschuld an dem Unfall.

Andererseits ist es ein weitverbreiteter Irrtum, dass immer die Polizei gerufen werden muss, um sich vor einer Strafbarkeit nach § 142 StGB zu schützen. Wenn sich der volltrunkene und ggf. fährerscheinlose Autofahrer mit dem Geschädigten über die Personalien und seine Alleinschuld einig sind und der Geschädigte nicht aus anderen – erheblichen – Gründen ein Recht darauf hat, auf die Beiziehung der Polizei zu bestehen, er vielleicht sogar ausdrücklich darauf verzichtet, dann darf sich der Schädiger straflos von der Unfallstelle entfernen, ggf. sogar gegen den Willen des Geschädigten. Denn wenn die Alleinschuld und – wirklich – alle Fragen der Art des Unfalls feststehen, dann kommt es nicht darauf an, warum der Schädiger den Unfall verursacht hat. Das ist für die Schadenregulierung vollkommen gleichgültig. § 142 StGB schützt keinesfalls die wirtschaftlichen Interessen der Versicherungen im Hinblick auf einen möglichen Regress gegenüber dem eigenen Versicherungsnehmer.

Hier, also bei der Frage der subjektiven Tatseite, passieren in der Justiz die allermeisten Subsumtionsfehler. Denn allzu oft wird vorgetragen, der Täter hätte ja – bei gehöriger Anspannung seiner Aufmerksamkeit – durch besonders sorgfältiges Fahrverhalten erkennen können und müssen, dass er einen Schaden verursacht hatte. Die Forderung: „hätte erkennen können und müssen“ ist aber die juristische Definition von *Fahrlässigkeit*.

*Vorsatz* hingegen bedeutet: Der Täter hat den Schadenseintritt bemerkt („direkter Vorsatz“) oder er hat ihn zumindest für möglich gehalten („Eventualvorsatz“).

Weil Fahrlässigkeit nicht ausreicht, entfällt in sehr vielen Fällen auch die Strafbarkeit des Autofahrers, der sich trotz objektiv eingetretenen Unfallereignisses von der Unfallstelle entfernt. Das widerspricht oft der diesbezüglichen Auffassung der Bevölkerung und findet daher auch immer wieder entsprechende Bewertung bei Gericht. Aber Richter und Staatsanwälte sind studierte Juristen und denen darf ein solcher, mehr einer „Bauchentschei-

„dung“ entsprechender, der Rechtslage aber nun einmal widersprechender Fehler einfach nicht passieren.

---

### 1.3 Zeugenaussagen

Wie kann aber objektiv festgestellt werden, dass der Täter den Unfall auch tatsächlich bemerkt hat? Denn kaum ein Täter wird ja so ungeschickt sein, dies später gegenüber den ermittelnden Polizeibeamten einzuräumen. Die Justiz ist dabei oft ausschließlich auf Indizien angewiesen. Berichten z. B. Zeugen, der Täter habe nach dem „laut hörbaren Knall“ sofort gebremst, sei dann aber weitergefahren, dann liegt möglicherweise Eventualvorsatz vor. Vielleicht hat er sich sogar kurz umgedreht, bevor er weiterfuhr. Schlimmer noch: Er ist ausgestiegen, hat sich das Fahrzeug des Geschädigten angesehen und ist dann wieder eingestiegen und weitergefahren.

Aber Vorsicht:

- Musste er vielleicht aus anderweitigem Grund, z. B. verkehrsbedingt kurz abbremsen?
- Oder sah er gar nicht zu dem Fahrzeug des Geschädigten, sondern bemerkte er zufällig an derselben Örtlichkeit eine bekannte Person?
- Und hat er sich das geschädigte Fahrzeug denn überhaupt an der Stelle angesehen, wo die Berührung stattgefunden hatte?
- Was haben die Zeugen eigentlich tatsächlich gesehen und was ist Produkt ihrer Phantasie?

*Überhaupt:* Was heißt „lauter Knall“? Ein außerhalb eines Fahrzeuges stehender Mensch hört Geräusche vollkommen anders, als in einem Fahrzeug.

- Um was für ein Fahrzeug handelte es sich überhaupt: Eine gut schallisolierte Luxuslimousine oder ein Kleinwagen? Benzinmotor oder Dieselfahrzeug? Pkw oder Lkw?
- War das Radio eingeschaltet oder nicht?
- War der Motor kalt oder warm?
- Befanden sich weitere Personen im Fahrzeug, die gelärmt haben, z. B. Kinder?

Wer auf der Straße einen lauten Knall hört, ist daher offenkundig leicht geneigt, zu behaupten, das müsse der Fahrzeuginsasse ebenfalls gehört haben, also *hat* er es gehört. Und selbst wenn der Fahrer den Knall ebenfalls gehört haben sollte: Wieso musste er das Geräusch zwingend einem Unfallereignis zuordnen bzw. einem solchen, an dem ausgerechnet er beteiligt war?

## 1.4 Faktoren

Der Erfolg einer Verteidigung wegen des Vorwurfes des unerlaubten Entfernnens vom Unfallort hängt ganz entscheidend von drei Faktoren ab:

1. Der Verteidiger muss über die entscheidenden technischen Kenntnisse auf dem Gebiet audio-visueller und kinästhetischer Wahrnehmbarkeit von Verkehrsunfällen verfügen.
2. Er muss mit einem Sachverständigen zusammenarbeiten, der auf diesem Gebiet in besonders hervorragender Weise geforscht und dazu veröffentlicht hat, der also über „überragende Forschungsmittel“ und Spezialkenntnisse verfügt.
3. Beide müssen in der Lage sein, ihre Kenntnisse in geeigneter Weise der Justiz, also der Staatsanwaltschaft und dem Gericht, zu vermitteln.

In den allermeisten Fällen fehlt mindestens eine dieser Voraussetzungen und so kommt es dazu, dass es wohl kaum ein anderes Strafdelikt gibt, bei dem es so oft zu Fehlurteilen kommt, insbesondere in der Form unschuldig verurteilter Autofahrer. Ein Grund dafür ist, dass es sich bei Unfallfluchtfällen fast immer um einen *Indizienprozess* handelt, der bekanntlich in besonders hohem Maße die Gefahr einer Falschverurteilung in sich birgt.

Richter und Staatsanwälte machen immer wieder den gleichen Fehler: Sie versetzen sich – ohne sich jemals ausreichend mit der Materie befasst zu haben – bei jedem zu beurteilenden Fall selbst in die Rolle des Beschuldigten, gehen den Unfallverlauf und das Fahrmanöver im Geiste durch und beurteilen den Fall somit in ihrer eigenen laienhaften Sphäre ausschließlich aufgrund eigenen Erfahrungsmusters. Sie werden dabei „sachverständig“ beraten durch Polizeibeamte, die den Fall nach dem gleichen Muster bewerten. Gerne werden dann auch noch „gutachterliche Erhebungen“ von Sachverständigenorganisationen zur Urteilsfindung herangezogen, die gerade eben diese eigenen Vorstellungen der Richter und Staatsanwälte stützen, wonach „jede Berührung mit einem anderen Fahrzeug bemerkt werden muss“, ohne jedoch die anerkannten Regeln unabhängiger wissenschaftlicher Forschung beachtet zu haben. Indizien werden demnach oft ausschließlich subjektiv aus der Sicht des Richters betrachtet. Nirgendwo sonst in unserem Rechtssystem scheint es den Grundsatz „Im Zweifel gegen den Angeklagten“ zu geben, wie in Fällen angeschuldigter unerlaubten Entfernnens vom Unfallort.

So kommt es dann zu der juristisch fatalen Fehleinschätzung: Weil eine Berührung bemerkt worden sein muss, *hat* der Täter sie auch bemerkt und ist deshalb des Deliktes des § 142 StGB schuldig.

Der Betroffene jedoch beteuert so lange chancenlos, er habe den Unfall nicht bemerkt, wie es seiner Verteidigung nicht gelingt, jedenfalls das Gericht zum Umdenken zu bewegen. Wer regelmäßig Unfallfluchtdelikte verteidigt, weiß, dass dabei eine unüberwindlich scheinende Mauer von Vorurteilen und Ignoranz zu überwinden ist. Oft helfen kleine Beispiele aus dem täglichen Leben weiter.

Wenn Sie konzentriert einem Gespräch folgen, hören Sie nichts von dem, was Ihr Nachbar neben Ihnen sagt und spüren nicht, wenn er Sie berührt. Wenn Sie rückwärts ausparken, wie

wollen Sie dann hören oder spüren, wenn es vorne zu einer leichten Streifberührung in einem spitzen Winkel, überdies mit Kunststoffteilen kommt, wenn alle Sinne doch nach hinten gerichtet sind?

Manches Mal muss dem Richter aber auch der Fall regelrecht praktisch vorgeführt werden, muss er kostenintensiv nachgestellt werden, um ihn zu überzeugen, ihn wenigstens aber zweifeln zu lassen.

Besser und überzeugender ist jedoch das Gutachten eines für dieses Fachgebiet qualifizierten Sachverständigen. Voraussetzung für diese Qualifikation ist aber eine umfassende Forschungsarbeit auf diesem Gebiet, die frei ist von subjektiven Elementen, vielmehr streng wissenschaftlich, unabhängig und objektiv einzig unter Zuhilfenahme von technischen Messinstrumenten durchgeführt wurde. Unabhängig heißt in diesem Zusammenhang vor allem: Den Fall ohne Rücksicht auf die Interessen des Auftraggebers und ohne Blick auf die wirtschaftlichen Aspekte zukünftiger Aufträge zu beurteilen.

Richtern, Staatsanwälten und Rechtsanwälten kann daher nur auf das Dringlichste nahegelegt werden, sich mit dieser Materie ausreichend gründlich zu befassen, *bevor* ein anstehender Fall entschieden wird. Nur so kann verhindert werden, dass die ungeheure Menge von offensichtlichen Fehlurteilen bei der Beurteilung von unerlaubtem Entfernen vom Unfallort so weit wie möglich vermindert wird. Und im Zweifel – das wird dabei gern übersehen – ist bekanntlich *zugunsten* des Angeklagten zu entscheiden, ein Grundsatz, der wohl kaum häufiger missachtet wird, als gerade bei dieser Deliktsart.

Somit ist dem nun hier vorgelegten Werk nur zu wünschen, dass es mit der ihm gebührenden Gründlichkeit und Intensität von allen Verfahrensbeteiligten von Unfallfluchtfällen gelesen und anschließend auch im Gerichtsverfahren angewendet wird. Schließlich basiert das Werk auf jahrelanger mühevoller, aber hochgradig qualifizierter Forschungsarbeit, weshalb es für sich in Anspruch nehmen darf, höchste Anerkennung und Beachtung zu finden. Möge es dazu beitragen, die Rechtswelt auf diesem kleinen Teilgebiet gerechter zu machen.

Frank-Roland Hillmann  
Fachanwalt für Verkehrsrecht in Oldenburg

---

## 2.1 Ausgangspunkt

Nahezu täglich lässt sich in der Zeitung eine Mitteilung der Polizei lesen, dass Personen gesucht werden, die Zeugen eines Unfallgeschehens waren.

Handelt es sich dabei um Vorgänge, die sich z. B. auf einem Parkplatz ereigneten, so ist eher davon auszugehen, dass ein nicht allzu hoher Sachschaden entstand – man spricht dann von einem Bagatellunfall.

Nicht selten verlässt (beabsichtigt oder nicht) der Unfallverursacher nach dem Anstoßgeschehen den Unfallort. Der Halter des beschädigten Kfz bleibt dann in der Regel auf seinem Schaden sitzen, weil der Unfallverursacher die Art seiner Beteiligung sowie seine Personalien nicht bekannt gegeben hat. Je nach Höhe des entstandenen Sachschadens wird seitens der zuständigen Ermittlungsbehörde ein Verfahren nach dem Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort (§ 142 StGB) eingeleitet, zumindest dann, wenn durch den oben genannten Zeugenaufwurf der Unfallverursacher ermittelt werden konnte.

Der dann „Beschuldigte“ wird sich in aller Regel eines Rechtsbeistandes bedienen. Nicht selten – und, was hiesige Erfahrungen zeigen, letztlich auch nicht unberechtigterweise – wird seitens der Verteidigung eingewendet, das Unfallgeschehen sei für den Unfallverursacher nicht wahrnehmbar gewesen.

Im Verlaufe des Prozesses wird dann nicht minder selten ein Unfallanalytiker eingeschaltet, der der Frage nachzugehen hat, ob das stattgefundenere Ereignis unter strafrechtlichen Gesichtspunkten, d. h. sämtliche Imponderabilien sind gemäß dem Grundsatz in dubio pro reo, also zugunsten des Beschuldigten zu berücksichtigen, sicher (auch als Kollision) wahrnehmbar war.

Es ist dann die Aufgabe des technischen Gutachters, zunächst die Frage der Schadenkompatibilität (Zuordnung der Beschädigungszone in Lage, Ausprägung und Form) zu beantworten und ob ggf. aufgrund der wesentlichen unfallanalytischen Parameter eine Wahrnehmbarkeit des Ereignisses zu bejahen ist oder nicht. Dies kann, hier schon vor-

weggenommen, nicht alleinig aus „sachverständigem Erfahrungsschatz“ heraus gelingen, abgesehen davon, dass dem „rein technischen“ Gutachter die physiologischen Wahrnehmbarkeitsgrenzen nicht im Detail bekannt sind. Nicht zuletzt deswegen kann die Hinzuziehung eines weiteren (medizinischen) Experten im Rahmen einer interdisziplinären Begutachtung angezeigt sein.

Dem Verursacher eines Verkehrsunfalls stehen bekanntermaßen optische, akustische und mechanische Wahrnehmungsmerkmale für die eventuelle Registrierung eines stattgefundenen Unfallereignisses zur Verfügung.

Einschränkend muss man sofort anführen, dass dann, wenn auf den Unfallverursacher *nur* diese kollisionsbedingten Einflüsse wirken würden, auch ein jedes Unfallgeschehen mit großer Wahrscheinlichkeit bemerkbar wäre. Eine solche Annahme ist freilich praxisfern.

Es macht daher wenig Sinn, wenn man ausschließlich auf das mit der Kollision einhergehende „Erschütterungssignal“ abzielt, ohne die Randbedingungen, unter denen der tatsächliche Unfall zustande kam, zu berücksichtigen. Zu den kollisionsbedingten Fahrzeugschütterungen können sich auch kollisionsfremde Ereignisse hinzugesellen, die bisweilen eine nicht unerhebliche Ablenkung oder gar Verdeckung des „wahrzunehmenden“ Vorganges bewirken. Dies macht eine Ortsbesichtigung in den allermeisten Fällen notwendig, kommt gerade unfallfremden Erschütterungen, beispielsweise durch einen unebenen Fahrbahnbelag, große Bedeutung zu. Auch ist der eventuelle Einfluss von zusätzlichen Verdeckungssignalen (klappernde Ladung, „tobende“ Kinder ...) einzubeziehen.

Letztlich ist es auch nicht statthaft, die in einem „Eigenversuch“ (Crashtest) praktisch gewonnenen *Eindrücke* 1:1 auf den Unfallverursacher zu übertragen, ist nämlich die Leistungsfähigkeit des Menschen keine Konstante, was bedeutet, dass Wachheit und Aufmerksamkeit sich nicht immer und bei jedem Menschen zu jeder Zeit auf gleichem Niveau befinden. Neben einem z. B. geringen Aktivitätsspiegel (Übermüdung etc.) besteht das Problem der Ablenkung durch z. B. „Reizüberflutung“.

Wie wir aus eigener Erfahrung wissen, können wir unsere bewusste Aufmerksamkeit voll jeweils nur einem Sinnesorgan zuwenden. Deshalb ist es nicht möglich, mehrere Informationsflüsse gleichzeitig aufzunehmen und umzusetzen. Die maximale Aufnahme von Informationen liegt viele Größenordnungen unter dem, was unsere Sinnesorgane (Rezeptoren) aufnehmen können. Unsere Wahrnehmung beschränkt sich damit auf einen winzigen Ausschnitt der vom Nervensystem aufgenommenen Informationsfülle aus der Umwelt.

Ziel der nachfolgenden Ausführungen soll es daher sein, sämtliche, auf den vermeintlichen Unfallverursacher wirkenden wahrnehmungshemmenden „Störgrößen“ zu erforschen.

Es ist, wie dem Autor aus einer Fülle gehaltener Vorträge und anschließender Diskussionen bekannt wurde, auch nicht so, dass beispielsweise bundeseinheitlich eine „gewisse Schadenhöhe“ Ausschlag für die Einleitung eines Verfahrens für die ermittelnde Behörde wäre – tendenziell kann man sagen, dass man in diesen Dingen in den nördlicheren Bundesgebieten „großzügiger“ ist als im Süden der Republik.

So hat im Mai 2005 der 2. Strafsenat des OLG Dresden „angesichts der allgemeinen Preis- und Kostenentwicklung auch in den neuen Bundesländern“ einen „bedeutenden

Schaden“ erst ab 1300,00 € angenommen. Diese Richtgröße findet sich auch im Tröndle/Fischer, STGB, 51. Auflage (2003) wieder.

Gegen eine solche „wirtschaftliche Bagatellgrenze“ sprechen aus unfallanalytischer Sicht aber gleich mehrere Argumente.

Verursacht man nämlich beispielsweise mit einem stabilen Geländewagen einen massiven Schaden an einem nebenstehenden Golf II mit einem Wiederbeschaffungswert von beispielsweise nur einigen 100 €, so kann dieses Auto quasi völlig ruiniert werden (der Geländewagen bleibt im Übrigen weitestgehend unversehrt) – tauscht man jetzt den total beschädigten VW Golf II gedanklich gegen ein hochwertiges Fahrzeug, beispielsweise eine Mercedes S-Klasse, aus, so führen bereits oberflächlichste Verschrammungsspuren (deren Entstehung nun nicht unbedingt wahrnehmbar sein müssen) zu höchsten Reparaturkosten.

Während man also im 1. Fall aufgrund der wirtschaftlichen Bagatellgrenze – trotz einer sicher wahrgenommenen Kollision – durch das oben genannte grob geflochtene Netz fallen kann, so wird bei der in unfallanalytischer Sicht intensitätsschwachen Berührung der S-Klasse mit „Vehemenz ermittelt“.

Der Unfallverursacher, egal ob er das Kollisionsgeschehen wahrnimmt oder nicht, sucht sich bekanntermaßen seinen „Unfallgegner“ nicht aus. Er wird vielmehr im Nachhinein mit dem Ergebnis seines Handelns konfrontiert, wobei dann dieser eher unglückliche, für die Ermittlungsbehörde aber nicht unwesentliche Parameter des „bedeutenden Schadens“ einfließt.

In diesem Zusammenhang sei noch angemerkt, dass gar nicht so selten Altschäden am beschädigten Kfz mit verrechnet werden, bisweilen auch ohne Kenntnis des Halters. Es hat nämlich auch die mit der Reparatur beauftragte Werkstatt Interesse an einem „lukrativen“ Instandsetzungsumfang.

Man sollte sich daher als fallbewertender Gutachter auch mit der Frage beschäftigen, ob eine vollständige Schadenskompatibilität gegeben ist, und ob der beabsichtigte oder vollzogene Reparaturweg insgesamt gerechtfertigt war (bedurfte es also unbedingt des Ersatzes des kostspieligen Ersatzteiles oder wäre eine kostengünstigere Instandsetzung möglich gewesen ...).

---

## 3.1 Verformungsverhalten von Kfz

Unter einer Leichtkollision oder einem Bagatellunfall versteht man vorwiegend Ereignisse, bei denen nur oberflächliche, geringe Schäden an beiden Kfz entstehen. Damit bringt man direkt auch ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau in Verbindung, also einen Bereich zwischen über ca. 1 und unter etwa 5 km/h. Damit konzentriert sich die Vielzahl solcher Vorgänge auf Ein- oder Ausparkvorgängen, wie aber auch Wendemanövern, bei denen man gegen ein geparktes Kfz oder ein Hindernis am Straßenrand stößt.

Oftmals sind die bei solchen Kollisionen entstandenen Schäden gerade am unfallverursachenden Kfz gering. Tangiert dieser den Gegner mit dem Stoßfänger, wird er aufgrund der reversiblen Bauweise für Kollisionen bis zu 4 km/h Wandaufprallgeschwindigkeit (nach US-Vorgaben bis 8 km/h) letztlich nicht in einen sichtbaren Deformationszustand versetzt. Dagegen können am gestoßenen Fahrzeug an Kollisionsstellen mit weicherer Struktursteifigkeit (z. B. Türmitte) erhebliche plastische Deformationen zurückbleiben. Häufig wird, wenn seitens der Polizei der Unfallverursacher ermittelt wurde, an dessen Fahrzeug ein sichtbarer Schaden nicht festgestellt. Der Grund ist dann nicht selten, dass sich der Kunststoffstoßfänger aufgrund seiner hohen Elastizität quasi wieder in den Ursprungszustand zurückbildete und nur unter diesem, beispielsweise an Prallelementen, bleibende plastische Verformungen entstanden.

Diese Reversibilität ist dem Unfallverursacher aber mit Sicherheit nicht so bekannt, zumindest wenn es sich um einen „technischen Laien“ handelt.

In der Abb. 3.1 ist z. B. die Heckpartie eines gängigen Pkw (Golf IV) zu sehen. Dieser verfügt erkennbar über eine sehr großvolumige Kunststoffabdeckung im Heckbereich und, in der direkten Heckzone davor befindlich, ein Prallelement (grüner Pfeil, Abb. 3.2).

Dagegen ist die seitlich umlaufende Stoßfängerzone nicht konstruktiv verstärkt – die Formsteifigkeit der Karosseriezone ändert sich also in wenigen Zentimeterschritten ganz erheblich.



**Abb. 3.1** Heckpartie Golf IV

Kommt es nun zu einem Eckkontakt hinten links, so kann sich der Stoßfängerüberzug in den konstruktiv nicht verstärkten Hohlraum, der mit roten Pfeilen markiert ist (Abb. 3.2), hineinschieben und nach erfolgtem maximalem Kraftaustausch mit dem Unfallgegner sich auch größtenteils wieder zurückverformen.

Auch die Lackierung solcher Stoßfängerpartien leidet nicht in optisch auffälliger Weise, werden der Farbmischung viele „elastische Komponenten“ beigemischt, d. h. der Stoßfängerlack ist in der Lage, sich „mitzuverformen“.

Dem Unterzeichner sind nicht wenige Vorfälle bekannt, bei denen der den Anstoß wahrnehmende Unfallverursacher nach dem Anstoß aussteigt, sein Fahrzeug „begutachtet“ und letztlich (kopfschüttelnd) den Unfallort verlässt, erscheint es ihm aus laienhafter Sicht unmöglich, dass sein „völlig unversehrtes Auto“ den beachtlichen Eindellschaden in der Tür des anderen, geparkten Kfz verursacht haben soll. Wenngleich es selbstverständlich die Pflicht des Fahrzeugführers, also des Unfallverursachers wäre, hier Angaben über seine Person etc. am Unfallort zu hinterlassen, so wird diese „hochelastische“ Pkw-Konstruktion redliches Handeln eher nicht fördern. Der Fahrzeughersteller hat also das Stoßfängerprinzip wortwörtlich umgesetzt.

Aus diesem einfachen Beispiel lässt sich schon ersehen, dass der mit einer solchen Problematik befasste Sachverständige auf jeden Fall auch auf die Zuordnung von Fahrzeugschäden einzugehen hat, d. h. ob und inwieweit sie von der Lage (z. B. in puncto Bodenstandshöhe), von der Ausprägung oder aber auch von der Struktursteifigkeit her zum Unfallgegner passen.