

Beweisantrag Nr.: Verkehrsunfälle

Beweistatsachen

1. Im Jahr 2019 starben 3046 Menschen in der BRD bei Verkehrsunfällen.
2. Im deutschen Zehnjahresschnitt von 2008 bis 2017 war die Wahrscheinlichkeit für Insassen eines PKW 56-mal höher tödlich zu verunglücken als für Bahnreisende.

Beweismittel

- Verlesung der Zahlen zu Verkehrsunfällen vom statistischen Bundesamt, zu beziehen über <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/getoetete-alter.html#fussnote-1-119300>
- Verlesung des Artikels "Unfallrisiko im Vergleich" <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/sicherheit/unfallrisiko-im-vergleich/>

Begründung

Die Zahl der Verkehrstoten ergibt sich unmittelbar aus der entsprechenden Statistik des Statistischen Bundesamtes. Ebenfalls aus Zahlen des statistischen Bundesamtes speist sich ein Artikel, welcher die Unfallrisiken nach Verkehrsmitteln aufschlüsselt. Dort heißt es:

"Überall in Europa ist Bahnfahren sicherer als Autofahren. Auch in Deutschland hält die Bahn ihren Spitzenplatz als sicherstes Verkehrsmittel. Im deutschen Zehnjahresschnitt von 2008 bis 2017 war die Wahrscheinlichkeit für Insassen eines Pkw 56-mal höher tödlich zu verunglücken als für Bahnreisende. Bei den Verletzungen fällt das Risiko deutlich größer aus: Bezogen auf die Personenkilometer ist das Unfallrisiko bei jeder Autofahrt gut 133-mal höher als bei einer Bahnfahrt."

"Beim Vergleich der Opferzahlen von Schiene und Straße liegt Deutschland in der mehrjährigen europäischen Betrachtung auf den guten vorderen Plätzen. Im EU-Durchschnitt 2007 bis 2016 starben 3,03 Pkw-Insassen pro Milliarde Personenkilometer; in Deutschland waren es 2,12 getötete Autofahrer. Demgegenüber standen europaweit 0,13 getötete Bahnreisende. "

Relevanz

Der Autoverkehr stellt auf vielen Ebenen eine Gefahr für Leib und Leben dar. Die direkteste besteht in einem hohen Risiko von Verkehrsunfällen. Jeder PKW der fährt, birgt ein Risiko für tödliche Unfälle, welches deutlich reduzierbarer wäre, würde anstelle von PKW der Bahnverkehr genutzt. Durch die stetige Gefahr von Unfällen stellt jeder produzierte und ausgelieferte PKW eine Gefahr für das Leben von Menschen da. Die Gefahr ist auch gegenwärtig, da es jederzeit zu Unfällen kommen kann und auch kommt. Genau das wird jedoch im Kommentar zu §34 StGB von Meyer-Goßner als Grund für einen rechtfertigenden Notstand angeführt (Rdn 7 in der 59. Auflage):

„Die Gefahr muss gegenwärtig sein. Das ist sie, wenn bei natürlicher Weiterentwicklung der Dinge der Eintritt eines Schadens sicher oder doch höchstwahrscheinlich ist, falls nicht alsbald Abwehrmaßnahmen ergriffen werden, oder wenn der ungewöhnliche Zustand nach menschlicher Erfahrung und natürlicher Weiterentwicklung der gegebenen Sachlage jederzeit in einen Schaden umschlagen kann.“

Da tagtäglich Menschen im Straßenverkehr verletzt werden und sterben, ist der Schaden wohl offensichtlich.

Die angeblich abgeseilten Personen handelten zur Abwehr dieser Gefahr durch den Stopp des Auto- und LKW-Verkehrs und die mit der Aktion verbundene öffentliche Diskussion um eine Verkehrswende, also eine Entwicklung des Verkehrs weg von der Straße, die zwangsläufig zu weniger Unfällen führen würde.

Die bestehende gegenwärtige Gefahr zu deren Abwehr die Aktivist*innen handelten, muss auch bei der Verwerflichkeitsprüfung nach §240(2) StGB einbezogen werden. Diese Abwägungsnotwendigkeit begründet das Bundesverfassungsgericht in der ersten Sitzblockadentscheidung vom 11.11.86 (BVerfGE 73, 206):

Hat aber der Gesetzgeber im Gefolge verfassungsrechtlicher Gebote und Verbote ein Korrektiv zur Begrenzung der Strafbarkeit eingeführt, dann darf der an Gesetz und Recht gebundene Richter diese Regelung nicht unterlaufen (vgl. auch BVerfGE 49, 304 [320]). Dies geschieht, wenn die Gerichte der Feststellung, daß die Teilnehmer einer Sitzblockade den Tatbestand nötiger Gewalt erfüllt haben, zugleich eine Indizwirkung für die Bewertung als rechtswidrig beimessen und damit die Verwerflichkeitsklausel praktisch gegenstandslos machen. Der Bundesgerichtshof hatte dies im Laepple-Urteil (BGHSt 23, 46 [54f]) damit begründet, daß der Absatz 2 des § 240 StGB erst durch die tatbestandliche Erweiterung des Absatzes 1 notwendig geworden sei, daß diese nur die Drohungsalternative betroffen habe und daß bei Gewaltanwendung nur besondere Umstände das Verwerflichkeitsurteil ausschließen könnten. Die Annahme einer solchen Indizwirkung erscheint aber nur dann vertretbar, wenn Gewalt im Sinne der früheren Rechtsprechung des Reichsgerichts ausgeübt und damit ein Delikt begangen wird, das in aller Regel als rechtswidrig gelten kann. Wird der Gewaltbegriff hingegen "entmaterialisiert" und bis hin zu psychischen Zwangswirkungen erstreckt, dann fehlt jeder innere Grund dafür, bei der Anwendung der Strafnorm die gesetzlich als Korrektiv vorgesehene Verwerflichkeitsklausel außer acht zu lassen. Gerade im Falle einer solchen Erweiterung ist eine Abwägung unter Berücksichtigung aller Umstände ebenso unerläßlich wie bei der Drohungsalternative. Wenn sich der Richter hier damit begnügt, ein entsprechendes Verhalten als Gewalt zu qualifizieren und sodann die Verwerflichkeit mit der Begründung zu bejahen, Gewaltanwendung sei in aller Regel verwerflich und indiziere daher die Rechtswidrigkeit, dann wird die erforderliche wirklichkeitsnahe Würdigung einer konkreten Tat in unstatthafter Weise durch semantische Abstraktionen ersetzt. Diese Auffassung hat sich inzwischen auch der Bundesgerichtshof unter Abwendung vom Laepple-Urteil im Beschluß vom 24. April 1986 (NJW 1986, S. 1883) zu eigen gemacht. Danach ist die Verwerflichkeitsklausel des § 240 Abs. 2 StGB Ausdruck der Erkenntnis, daß sich im Einzelfall die Grenzen des vom Gesetz geschützten Freiheitsraums erst ergeben könnten, wenn Nötigungsmittel und Nötigungszweck zueinander in Beziehung gesetzt würden. Erforderlich sei daher in Erfassung aller für die Mittel-Zweck-Relation wesentlichen Umstände und Beziehungen eine Abwägung der auf dem Spiel stehenden Rechte, Güter und Interessen nach ihrem Gewicht in der sie betreffenden Situation. Das gelte namentlich in Fällen, in denen der Täter mit nur geringem körperlichen Kraftaufwand einen psychisch determinierten Prozeß in Lauf gesetzt habe. Demgemäß sei der Umstand, daß Demonstranten die von ihnen verursachte Verkehrsbehinderung von vornherein bezweckt hätten, nicht stets eine hinreichende Bedingung für das Verwerflichkeitsurteil. Diesen Erwägungen ist zuzustimmen mit der Maßgabe, daß die Verwerflichkeitsklausel im Falle der Erstreckung des Gewaltbegriffs auf Sitzdemonstrationen der vorliegenden Art nicht nur im Rahmen der Anwendung des einfachen Rechts herangezogen werden kann, sondern aus verfassungsrechtlichen Gründen herangezogen werden muß (vgl. auch Eser, a.a.O., Vorbem. §§ 234 ff. Rdnr. 10; Brohm, a.a.O., S. 505; Kostaras, a.a.O., S. 173; wohl auch Wolter, a.a.O., S. 247 und 249; ferner Janknecht, Verfassungsrechtliche und strafrechtliche Fragen zu "Sitzstreiks", Goldammer's Archiv für Strafrecht, 1969, S. 33 [37]).

Sollte das Gericht dieser Argumentation nicht folgen, so spielt es hilfsweise bei der Strafzumessung eine Rolle, dass der Stopp von Autobahnen und deren Abwicklung eine notwendige und wichtige Handlung im Hinblick auf eine Verkehrswende ist.

Gießen,