Bundesrat Drucksache 316/86

27.06.86

Gesetzesantrag

des Landes Berlin

Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes (...StrÄndG) - § 142 StGB

A. Zielsetzung

Verbesserung des Schutzes des Geschädigten sowie aller Verkehrsteilnehmer vor unaufgeklärter Unfallflucht.

B. Lösung

Verwirklichung der Empfehlungen des 24. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom Januar 1986: Mittels einer Ergänzung des § 142 StGB soll der Flüchtende nach einem Unfall mit Sachschaden "im ruhenden Verkehr" durch nachträgliche Meldung der Unfallbeteiligung Straflosigkeit erlangen können.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

Bundesrat Drucksache 316/86

27.06.86

Gesetzesantrag
des Landes Berlin

Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes (...StRÄndG)
- § 142 StGB

DER REGIERENDE BÜRGERMEISTER
VON BERLIN

Berlin, den 25. Juni 1986

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Ernst Albrecht

Sehr geehrter Herr Präsident !

Der Senat von Berlin hat beschlossen, den als Anlage mit Vorblatt und Begründung beigefügten

Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes
(... StRÄndG) - § 142 StGB

dem Bundesrat mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes zu beschließen.

Ich bitte, den Entwurf gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates unmittelbar auf die vorläufige Tagesordnung des Bundesrates zu setzen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Eberhard Diepgen

2

Drucksache 316/86

Entwurf eines ... Strafrechtsänderungsgesetzes
(... StrÄndG) - § 142 StGB

Anlage

Artikel 1

Änderung des Strafgesetzbuches

Das Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 1975 (BGBl. I S. 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom ... (BGBl. I S.), wird wie folgt geändert:

Dem § 142 wird folgender Absatz angefügt:

"(5) Nach den Absätzen 1 und 2 wird nicht bestraft, wer innerhalb von 24 Stunden nach einem Unfall, bei dem ausschließlich Sachschaden entstanden ist, durch freiwillige Meldung bei der Staatsanwaltschaft **oder den Behörden und Beamten des Polizeidienstes verhindert, daß der dem Geschädigten** aus dem Unfall erwachsene Ersatzanspruch beeinträchtigt wird; dies gilt nicht bei Unfällen an Fahrzeugen im fließenden Straßenverkehr. Tritt die Beeinträchtigung ohne Zutun des Täters nicht ein, so bleibt dieser straflos, wenn er sich um die Verhinderung der Beeinträchtigung freiwillig und ernsthaft bemüht hat."

Artikel 2

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:

I. Allgemeines

1. In seiner gegenwärtigen Fassung erfüllt § 142 seine Aufgabe nur ungenügend und erfordert daher eine Umgestaltung:

Vom Schutzzweck her betrachtet, nimmt § 142 StGB unter den anderen Strafvorschriften eine Sonderstellung ein: nach der Neufassung der Bestimmung durch das 13. Strafrechtsänderungsgesetz vom 13. Juni 1975 (BGBl. I S.1349) verfolgt § 142 keine öffentlichen Interessen mehr - also nicht z.B. das Anliegen, verkehrsuntüchtige Fahrer aus dem Verkehr zu ziehen oder die Ahndung von Verkehrsstraftaten zu erleichtern. Der Rechtsgrund des § 142 ist vielmehr nur noch der, Feststellungen zur Klärung der durch einen Unfall entstandenen zivilrechtlichen Ansprüche zu sichern, d.h. die Durchsetzung berechtigter oder die Abwehr unberechtigter Ansprüche zu ermöglichen.

Die Besonderheit der Strafbestimmung liegt aber nicht allein darin, daß durch sie keine öffentlichen, sondern nur private Interessen geschützt werden. Eine weitere Besonderheit ist vielmehr die, daß mit § 142 der Grundsatz der Straflosigkeit der Selbstbegünstigung durchbrochen wird. Da der mit Verfassungsrang ausgestattete Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gebietet, Kriminalstrafe nur als ultima ratio eintreten zu lassen, folgt daraus für den § 142, daß Strafbarkeit nur insoweit erforderlich ist, als das eigentliche Ziel der Vorschrift - die Sicherung der privaten Interessen - nicht anders erreicht werden kann.

Auf dem Wege dahin hat die Reform vom Jahre 1975 zwar schon manche Verbesserung gegenüber dem Zustand davor bewirkt, insbesondere durch die neuen Absätze 2 und 3 des § 142. Unter ihrer Geltung hat sich z.B. zutreffend die Ansicht durchzusetzen begonnen, daß der Grad der Alkoholisierung nicht mehr durchweg zu den Umständen zählt, deren Feststellung nach § 142 ermöglicht werden muß.

Es ist aber nicht gelungen, daß § 142 seinen eigentlichen Schutzzweck, die zivilrechtlichen Interessen der Unfallbeteiligten zu sichern, insbesondere dem Geschädigten zum Schadensersatz zu verhelfen, voll oder auch nur annähernd erreicht. Denn es kann als feststehend angesehen werden, daß inzwischen ungefähr jeder fünfte Verkehrsunfall mit Flucht endet, wobei die Zahl der Fluchtfälle überproportional, d.h. über die Zunahme der Motorisierung hinaus, stark zugenommen hat (z.B. hat sich allein im Stadtgebiet München die Zahl der Fluchtfälle von 1954 mit 1.280 bis 1984 mit 10.104 verachtfacht gegenüber einer Zunahme der Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge nur um das Fünffache. Nach diesen Zahlen endete 1954 nur jeder 13.Unfall mit Fahrerflucht (vgl. Bär-Hauser, Unfallflucht - Kommentar 1984, IX, X). Außerdem liegt die Zahl der nach § 142 Verurteilten auch nach der Reform von 1975 sehr hoch, nämlich noch immer bei über 40.000 im Jahr.

2. Daß die Zahl der Fälle von Unfallflucht nach wie vor so erschreckend hoch ist, hat verschiedene Ursachen. Nach den Erfahrungen ist davon auszugehen, daß sich Unfallflucht im allgemeinen auf vier Umstände zurückführen läßt, nämlich auf

   - eine Art Fluchtinstinkt im Augenblick des Unfalls, verbunden mit "kopflosem" Verhalten,

   - den Wunsch des Schädigers, den Schadensfreiheitsrabatt der eigenen Kraftfahrzeugversicherung nicht zu verlieren,

   - die Absicht des Täters, seine alkoholische Beeinflussung und die alkoholisch bedingte Verursachung des Unfalls nicht offenbar werden zu lassen, also eine Bestrafung

nach § 315 c StGB mit der Folge einer Fahrerlaubnisentziehung zu vermeiden,

- die Schwierigkeiten, die Person des nicht anwesenden Geschädigten in Erfahrung zu bringen - verbunden mit der Unklarheit darüber, welche Wartefrist nach § 142 im konkreten Fall einzuhalten ist.

3. Angesichts der großen Häufigkeit von Unfallflucht und der Hauptfluchtursachen ist es nach über 10 Jahren seit der Reform des § 142 an der Zeit, nach Wegen zu suchen, um dem Schutzzweck des § 142 mehr als bisher Geltung zu verschaffen. Als insoweit den größten Erfolg versprechende Maßnahme zur Zurückdrängung der Zahl der Fluchtfälle bietet sich die Verankerung einer Bestimmung über tätige Reue in § 142 an.

Allerdings hatte es eine derartige Regelung früher bereits einmal gegeben: Der ursprüngliche Unfallfluchttatbestand des § 22 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) bestimmte, daß der Täter straflos bleibt, "wenn er spätestens am nächstfolgenden Tage nach dem Unfall Anzeige bei einer inländischen Polizeibehörde erstattet und die Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person bewirkt." Diese Möglichkeit zur Straffreiheit ist durch Verordnung vom 2. April 1940 (RGBl. I S. 606) abgeschafft worden, um die Mißbrauchsmöglichkeit zu beseitigen, daß trunkene Kraftfahrer sich erst nach Ausnüchterung melden und dadurch das Maß der Unfallverursachung nicht mehr zuverlässig geklärt werden kann (vgl. Amtliche Begründung in Deutsche Justiz 1940 S. 508 f). Und auch der Gesetzgeber des 13. Strafrechtsänderungsgesetzes von 1975 hatte es bewußt abgelehnt, die Bestimmung über tätige Reue wieder einzuführen, wie es der 9. Deutsche Verkehrsgerichtstag von 1971 gefordert hatte; die Ablehnung erfolgte aus der Erwägung, der Unfallbeteiligte könne geradezu

ermuntert werden, zunächst einmal wegzufahren, was den Zielvorstellungen des 13. Strafrechtsänderungsgesetzes zuwiderliefe (S. 6 zu Ziffer 6 der Bundestags-Drucksache 7/2734).

Ungeachtet dessen kann dies nicht länger ein stichhaltiger Grund sein, der Einführung einer Bestimmung über tätige Reue weiterhin zu widersprechen, nachdem die Zielvorstellungen des Gesetzes von 1975, die Unfallflucht zurückzudrängen, in den seither verstrichenen über 10 Jahren nicht erreicht worden sind.

4. Die Klausel über tätige Reue, d. h. die Möglichkeit zur nachträglichen Meldung des Unfalls, wie der vorliegende Gesetzesentwurf in Anlehnung an die Empfehlungen des 20. Deutschen Verkehrsgerichtstages von 1982 und des 24. Deutschen Verkehrsgerichtstages von 1986 vorschlägt, beruht auf folgenden Erwägungen:

Der mit Verfassungsrang ausgestattete Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gebietet, die Kriminalstrafe auch in § 142 nur als ultima ratio eintreten zu lassen, also allein dann, wenn das eigentliche Ziel der Vorschrift - die Sicherung der privaten Interessen des Geschädigten - nur durch Einhaltung der Wartepflicht erreicht werden kann. Vom Interesse des Geschädigten her bedarf es aber der Einhaltung der Wartepflicht jedenfalls dann nicht, wenn es sich um einen Unfall mit lediglich Sachschaden im sogenannten ruhenden Verkehr handelt. Denn wenn z. B. bei einem Unfall ein geparktes Fahrzeug, ein Verkehrsschild, eine Leitplanke, ein Straßenbaum, eine Grundstücksumfriedung oder eine Hauswand beschädigt wurden, kann in der Regel nicht zweifelhaft sein, daß den Verursacher die Alleinschuld und die volle Haftung für den Schaden trifft. Die bei sonstigen Unfällen im fließenden Verkehr für die

Haftungsfrage u. U. wichtigen Fragen, ob und ggf. in welchem Maße der Schädiger alkoholisch beeinflußt war sowie in welchem technischen Zustand (z. B. die Bremsen, die Reifen) sich die Fahrzeuge befunden haben, können bei Unfällen im sogenannten ruhenden Verkehr der umschriebenen Art im allgemeinen keine Rolle spielen. Insoweit reicht es von der für § 142 allein maßgeblichen Interessenlage des Geschädigten - insbesondere von seinem Beweissicherungsanliegen - aus, daß er überhaupt den Schädiger und dessen Personalien erfährt.

Der Anteil der Fluchtfälle nach Sachschädenunfällen beträgt rd. 90 % aller Unfallfluchten, wobei von den 90 % wiederum lediglich 10 % den sogenannten Begegnungsverkehr (fließenden Verkehr) betreffen (Bär-Hauser aaO S. 154), also das Gros auf den oben skizzierten ruhenden Verkehr entfällt.

Wenn nun derart häufig gerade bei Sachschädenunfällen Unfallflucht verübt wird und wenn das Fluchtmotiv dabei vielfach darin besteht, die alkoholische Beeinflussung nicht offenbar werden zu lassen (immerhin besagen Schätzungen, daß 50 % aller Unfallflüchter Alkoholtäter sind), dann steht zu erwarten, daß bei gesetzlicher Zulassung der Möglichkeit, sich nachträglich - also nach Ausnüchterung - zu melden, diese Möglichkeit auch tatsächlich genutzt werden wird.

Gewiß gibt es schon jetzt unter dem geltenden Recht die Fälle, daß sich der Schädiger verspätet oder unter Verletzung der Wartepflicht durch Hinterlassung einer Mitteilung an der Windschutzscheibe des beschädigten Fahrzeuges meldet; und diese Fälle führen vielfach zur Verfahrenseinstellung nach § 153 oder § 153 a StPO. Gleichwohl kann dies nicht ausreichen, den Effekt zu erreichen, den der vorliegende Gesetzesvorschlag erstrebt. Denn die Verfahrenseinstellung nach den

§§ 153, 153 a StPO unterliegt dem Opportunitätsprinzip, so daß kein Schädiger auf die Anwendung dieser beiden Paragraphen fest vertrauen kann, viele Täter es daher bei der Flucht belassen und sich überhaupt nicht melden. Wird aber - unter Beibehaltung der Wartepflicht im Grundsätzlichen - in dem umschriebenen Bereich die Möglichkeit zur späteren Nachmeldung eingeräumt, dann entfällt diese Unsicherheit - mit der Folge, daß sich der Schädiger ohne jedes Risiko und mit der Gewißheit von Straflosigkeit nachträglich melden kann.
Die Möglichkeit, durch nachträgliche Meldung Strafbefreiung zu erlangen, fügt sich in die Regelungen des Strafgesetzbuches über die tätige Reue ein: Es liegt lediglich eine Gefährdung, aber noch keine endgültige Schädigung der Vermögensinteressen des Unfallopfers vor; um die Bewahrung gerade dieser Interessen macht sich der Täter durch seine nachträgliche Meldung verdient, so daß ein Bedürfnis für seine Bestrafung entfällt.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

1. Zu Artikel 1

Der neue Absatz 5 knüpft an den Regelungsgehalt im früheren Unfallfluchttatbestand des § 22 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3.Mai 1909 (RGBl. S.437) an, der durch Artikel 2 der Verordnung vom 2.April 1940 (RGBl. I S.606) aufgehoben worden ist. Im übrigen lehnt er sich eng an den Fassungsvorschlag an, den der 24.Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar vom 29. bis 31.Januar 1986 empfohlen hat.

Die Meldemöglichkeit "bei der Staatsanwaltschaft, den Behörden und Beamten des Polizeidienstes" entspricht dem, was

§ 158 Abs. 1 StPO für die Anbringung einer Strafanzeige vorsieht. Der Entwurf verzichtet bewußt darauf, die Meldemöglichkeit lediglich "bei der nächsten" oder einer örtlich fest bestimmten anderen Behörde zuzulassen, um - entsprechend dem Anliegen des Entwurfs - dem Schädiger die Nachmeldung so einfach wie möglich zu machen. Der Entwurf geht davon aus, daß die bei einer örtlich "unzuständigen" Behörde eingegangene Nachmeldung ohnehin der "zuständigen" Stelle zugeleitet werden wird.

Die Begrenzung der Nachmeldung auf einen Zeitraum von 24 Stunden nach dem Unfall verfolgt das Ziel, die Bedenkzeit nur so lang zu bemessen, daß die zeitliche Nähe zum Unfall erhalten und das Einsichtsempfinden derart stark bleibt, daß der Schädiger die Nachmeldung auch wirklich vornimmt. Im übrigen entspricht die 24-Stundenfrist der Empfehlung des 24. Goslarer Verkehrsgerichtstages und den Regelungen in Großbritannien, Griechenland und in den Niederlanden.

Hingegen verzichtet der Entwurf darauf, daneben zusätzlich noch die Möglichkeit zur Nachmeldung beim Geschädigten oder bei "einer sonstigen Stelle", insbesondere bei einem Versicherungsunternehmen, vorzusehen, weil dadurch später allzuleicht Beweisschwierigkeiten darüber entstehen könnten, ob eine Nachmeldung dort wirklich erfolgt ist oder aber nur eine entsprechende Schutzbehauptung vorliegt.

Des weiteren verzichtet der Entwurf darauf, für Sachschäden eine Eingrenzung auf Bagatellschäden vorzusehen - z.B. Schäden an Sachen von bedeutendem Wert (§ 315 a Abs. 1 StGB) oder die Verursachung von bedeutenden Sachschäden (§ 69 Abs.2 Nr. 3 StGB) von der Regelung auszunehmen, da dies unnötige Abgrenzungsschwierigkeiten sowie die Gefahr heraufbeschwören könnte, daß der Täter aus - berechtigten oder unberechtigten - Zweifeln die Nachmeldung unterläßt.

Die Ausklammerung der Sachschadensunfälle an Fahrzeugen "im fließenden Straßenverkehr" aus der Regelung über tätige Reue beruht auf zwei Überlegungen:

Zum einen kann für die zuverlässige Beurteilung der Schuld- und Haftungsfrage von ausschlaggebender Bedeutung sein, ob und inwieweit einer der beteiligten Fahrzeugführer im Augenblick des Unfalls unter Alkohol- oder Medikamenteneinwirkung gestanden hat sowie ob und welche technischen Mängel an einem der Fahrzeuge vorgelegen haben. Beide Fakten lassen sich nachträglich verändern, so daß bei späterer Meldung der Unfallbeteiligung für den Geschädigten u. U. entscheidende Beweisnachteile eintreten könnten.

Zum zweiten beträgt die auf den fließenden Straßenverkehr (sogenannten Begegnungsverkehr) entfallende Quote der Unfallflucht mit Sachschadenunfällen nur rd. 10 %, so daß die Herausnahme dieses Bereichs aus dem Gesetzesvorschlag dessen Ziel, die Zahl der Unfallfluchten spürbar zu senken, nicht nennenswert beeinträchtigt.

Die Ausklammerung des sogenannten Begegnungsverkehrs aus der vorgeschlagenen Möglichkeit zur Nachmeldung zielt darauf ab, nur die Unfälle zu erfassen, die der Schädiger mit seinem Fahrzeug an abgestellten oder geparkten Fahrzeugen sowie an anderen unbewegten Gegenständen wie z. B. Verkehrsschildern, Leitplanken, Straßenbäumen, Grundstückseinfriedungen oder Hauswänden verursacht hat.

Der letzte Satz des neuen Absatzes 5 soll ein weiteres Hindernis ausräumen, das den Schädiger davon abhalten könnte, seine Unfallbeteiligung nachträglich zu melden:

Es kann vorkommen, daß der Täter den Unfallort in der festen Absicht verläßt, sich nach Ausnüchterung zu melden, die

Polizei indessen aufgrund von Zeugenangaben oder sonstigen Ermittlungen vor der Meldung die Unfallbeteiligung bereits selbst festgestellt hat. Um auch bei einer derartigen Konstellation dem Täter die Wohltat der Straflosigkeit zuteil werden zu lassen, sollen seine freiwilligen und ernsthaften Bemühungen zur Nachmeldung ausreichen - soll also z. B. genügen, daß sich der Schädiger in Unkenntnis des Ermittlungserfolges der Polizei binnen 24 Stunden gemeldet hat.

2. Zu Artikel 2

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

3. Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Da es eines besonderen Vorlaufs nicht bedarf, ist das Inkrafttreten wie im Regelfall am Tag nach der Verkündung vorgesehen.