

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Vierzehnten Strafrechtsänderungsgesetzes

A. Zielsetzung

Der Entwurf soll Anwendungs- und Auslegungsschwierigkeiten beseitigen, zu denen die seit 1940 trotz der Entwicklung des Straßenverkehrs und der damit verbundenen starken Zunahme der Unfälle im Straßenverkehr unverändert geltende Fassung des Verkehrsunfallflucht-Tatbestandes (§ 142 StGB) geführt hat.

B. Lösung

Durch eine ausführlichere, der Entwicklung und den Verhältnissen des modernen Straßenverkehrs angepaßte Vorschrift, die auch die bisherige Rechtsprechung berücksichtigt, wird das Verhalten der an einem Straßenverkehrsunfall Beteiligten so weit geregelt, als es — auch unter dem Gesichtspunkt öffentlicher Interessen — zur Klärung und Sicherung der zivilrechtlichen Ansprüche der Beteiligten erforderlich ist. Dabei werden auf der Grundlage des geltenden Rechts aufgetretene Unzulänglichkeiten so weit als möglich behoben. Insbesondere wird gefordert, sich künftig als Unfallbeteiligter vorzustellen und auch nachträgliche Feststellungen zu ermöglichen, wenn sich ein Beteiligter ausnahmsweise vom Unfallort entfernen durfte. Die strafrechtliche Neuregelung des § 142 StGB ist notwendige Voraussetzung für die seit langem geforderte Neufassung des § 34 StVO, die dem Verkehrsteilnehmer eindeutig und detailliert sagen soll, wie er sich nach einem Verkehrsunfall zu verhalten hat. Zum Erlaß dieser Vorschrift soll der Bundesminister für Verkehr durch Artikel 2 des vorliegenden Entwurfs ermächtigt werden.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (I/3) — 430 00 — Str 29/74

Bonn, den 31. Juli 1974

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines
Vierzehnten Strafrechtsänderungsgesetzes mit Begründung (Anlage 1) und Vor-
blatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 407. Sitzung am 21. Juni 1974 gemäß Artikel 76 Abs. 2
des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersicht-
lich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in
der Gegenäußerung (Anlage 3) dargelegt.

Schmidt

Entwurf eines Vierzehnten Strafrechtsänderungsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Strafgesetzbuches**

§ 142 erhält folgende Fassung:

„142

Verkehrsunfallflucht

(1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er

1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, daß er an dem Unfall beteiligt ist, ermöglicht hat oder
2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne daß jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der sich

1. nach Ablauf der Wartefrist (Absatz 1 Nr. 2) oder
2. berechtigt oder entschuldigt

vom Unfallort entfernt hat und die Feststellungen nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht.

(4) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder der nächsten Polizeidienststelle mitteilt, daß er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. Dies gilt nicht,

wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt.

(5) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.“

Artikel 2**Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 469), wird wie folgt geändert:

In § 6 Abs. 1 wird nach Nummer 4 folgende Nummer 4 a eingefügt:

- „4 a. das Verhalten der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall, das geboten ist, um
- a) den Verkehr zu sichern und Verletzten zu helfen,
 - b) zur Klärung und Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche die Art der Beteiligung festzustellen und
 - c) Haftpflichtansprüche geltend machen zu können;“.

Artikel 3**Berlin-Klausel**

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund des Artikels 2 erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 4**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Der Entwurf des Vierzehnten Strafrechtsänderungsgesetzes befaßt sich im Kern (Artikel 1) mit der seit langem, insbesondere aus Kreisen der Praxis, geforderten und seit Beginn der Arbeiten zur Strafrechtsreform geplanten Neugestaltung des Tatbestandes der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB). Die Auslegung dieses Tatbestandes, dessen geltende Fassung durch Artikel I Nr. 4 der Verordnung zur Änderung der Strafvorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen vom 2. April 1940 (Reichsgesetzbl. I S. 606) eingeführt worden ist, hat der Rechtsprechung von Anfang an große Schwierigkeiten bereitet. Namentlich die für die Anwendung bedeutsamen Rechtsfragen, welches Rechtsgut den Gegenstand des Strafschutzes bildet, unter welchen Voraussetzungen der Täter zum Verlassen des Unfallortes berechtigt ist, insbesondere ob und in welchem Umfang ihn eine Wartepflicht trifft und ob er nach berechtigter oder entschuldigter Entfernung zur Rückkehr oder Meldung verpflichtet ist, haben immer wieder Anlaß zu höchstrichterlichen Entscheidungen gegeben.

Der Entwurf unternimmt in Artikel 1 den Versuch, die nach geltendem Recht bestehende Unsicherheit, die ebenso auf die äußerst knappe Regelung des § 142 StGB wie dessen fehlende Anpassung an die Verkehrsentwicklung zurückzuführen sein dürfte, durch eine ausführlichere Fassung zu beheben. Der Entwurf baut im wesentlichen auf dem schon bei den früheren Arbeiten zur Reform des Strafgesetzbuches erarbeiteten § 347 E 1962 auf und berücksichtigt zugleich weitgehend die Ergebnisse der Rechtsprechung. Von beiden Grundlagen weicht er in Einzelheiten ab, um insgesamt eine den Erfordernissen des modernen Verkehrs entsprechende und zugleich ausgewogene Lösung zu erreichen.

Der Entwurf geht von folgenden grundsätzlichen Erwägungen aus:

1. Geschütztes Rechtsgut

Eine Vorschrift, die dem Unfallbeteiligten gebietet, an Ort und Stelle die Feststellung seiner Person und seines Fahrzeugs sowie die Aufnahme des Unfallhergangs durch die Polizei oder durch andere Personen abzuwarten, kann verschiedene Zwecke verfolgen. Sie kann öffentlichen Interessen dienen, etwa dem Interesse der Allgemeinheit an lückenloser Erfassung aller Verkehrsunfälle, um durch Bestrafung der Schuldigen und durch geeignete Präventivmaßnahmen die Verkehrssicherheit zu heben. Sie kann auch lediglich bezwecken, die Interessen der durch den Unfall Betroffenen, insbesondere die Ersatzansprüche der Geschädigten zu sichern, die erfahrungsgemäß durch Unfallflucht häufig beeinträch-

tigt werden. Schließlich wäre auch denkbar, die Strafdrohung mit der in der Tat zum Ausdruck kommenden rücksichtslosen und selbstsüchtigen Gesinnung des Täters zu erklären.

In der früheren Rechtsprechung und Lehre waren alle diese Gesichtspunkte als tragende Gründe für die Vorschrift anerkannt; es hing meist nur von den Umständen des Einzelfalles ab, ob jeweils das öffentliche Interesse, das private Interesse der Betroffenen oder die sozial-ethische Betrachtungsweise mehr in den Vordergrund gerückt wurde.

Gegen diesen Mischcharakter des Tatbestandes, der die Herausarbeitung eines einheitlich geschützten Rechtsgutes ausschloß, haben sich seit Beginn der fünfziger Jahre sowohl in der höchstrichterlichen Rechtsprechung als auch im Schrifttum Bedenken durchgesetzt. Diese richteten sich vornehmlich gegen den Gedanken, daß der Tatbestand eine umfassende Bestrafung aller Verkehrsstraftaten, die zu einem Verkehrsunfall geführt haben, und die Ausschaltung ungeeigneter Fahrzeugführer aus dem Verkehr gewährleisten sollte. Der Strafrechtsordnung liegt ganz allgemein die Vorstellung zugrunde, daß eine Selbstbegünstigung straflos ist, sofern sie nicht in der Form einer aus anderen Gründen strafbaren Tat begangen wird. Diesem Grundsatz widerspricht ein Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, wenn er bezweckt, den Täter der Verfolgung durch Strafe oder durch Präventivmaßnahmen auszuliefern; denn er legt diesem die Verpflichtung auf, sich am Unfallort für die Verfolgung zur Verfügung zu halten, was im Einzelfall geradezu auf den Zwang zur Selbstbezichtigung hinauslaufen kann. Außerhalb des Anwendungsbereichs des § 142 StGB gibt es deshalb ein vergleichbares Verbot der Selbstbegünstigung nicht. Dessen Beschränkung auf Verkehrsunfälle wäre unter dem Gesichtspunkt des öffentlichen Interesses überdies bis zu einem gewissen Grade willkürlich, weil das Bedürfnis nach Strafverfolgung und nach Ausschaltung ungeeigneter Personen aus bestimmten Betätigungsbereichen bei Straftaten aller Art in mehr oder minder großem Umfang gegeben ist. Gleichwohl wäre eine Ausnahme von der allgemeinen Möglichkeit strafloser Selbstbegünstigung nicht schlechthin ausgeschlossen, wenn dafür zwingende kriminalpolitische Gründe vorgebracht werden könnten. Das ist aber nicht der Fall.

Daß dem Unfallbeteiligten grundsätzlich verboten wird, sich vor Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung vom Unfallort zu entfernen, läßt sich zwanglos aus der Notwendigkeit erklären, die Interessen der von dem Unfall Betroffenen, vor allem die Ersatzansprüche der Geschädigten, zu sichern.

Infolge der Entwicklung des Verkehrs, insbesondere der Verwendung schneller Fahrzeuge, sind die Möglichkeiten, sich bei einem Verkehrsunfall der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit durch die Flucht zu entziehen, außerordentlich vermehrt worden. Hinzu kommt, daß wegen der Besonderheit der Verhältnisse im Verkehr ein zuverlässiges Bild des Unfallhergangs meist nur durch sofortige Feststellungen am Unfallort gewonnen werden kann. Würde das Strafgesetz den Unfallbeteiligten nicht verpflichten, diese Feststellungen abzuwarten, so wäre in vielen Fällen der gesamte zivilrechtliche Rechtsschutz für den Geschädigten ohne praktischen Wert, weil der für den Schaden Verantwortliche unbekannt und die Feststellung der Art seiner Beteiligung endgültig vereitelt wäre. Auch könnten die anderen Unfallbeteiligten in die Gefahr ungerechtfertigter Verfolgung geraten, weil die Aufklärung des Sachverhalts infolge der Flucht eines Beteiligten leicht in falsche Bahnen geraten kann.

Für einen Tatbestand, der diese privaten Interessen der Unfallbeteiligten und Geschädigten schützen soll, besteht demnach ein wichtiges Bedürfnis. Vor allem schlägt der Gesichtspunkt, daß dadurch zugleich bestimmte Fälle der Selbstbegünstigung strafbar werden, nicht durch; denn soweit das Interesse des Täters, sich straflos begünstigen zu dürfen, mit diesen anderen Interessen in Widerstreit gerät, gebührt ihnen als den stets höherwertigen der unbedingte Vorzug. Das gilt selbst für den Fall, daß es dem Täter nur auf die Vereitelung der Strafverfolgung ankommt und die Gefährdung der Interessen der Unfallbeteiligten und Geschädigten sich lediglich als eine unvermeidbare Nebenwirkung seines Verhaltens darstellt. Er muß deshalb je nach Lage des Einzelfalles die Bestrafung, die Entziehung der Fahrerlaubnis und andere Präventivmaßnahmen hinnehmen. Dieser mittelbare Zwang ist aber keine vom Gesetz erstrebte, sondern nur eine — im Interesse der Verkehrssicherheit allerdings durchaus willkommene — Nebenfolge der Anwendung des auf den Schutz anderer Interessen gerichteten Tatbestandes. Diese Beschränkung bewirkt zwar, daß gewisse Sachverhalte aus dem Anwendungsbereich ausscheiden müssen, die bei Berücksichtigung des oben beschriebenen öffentlichen Interesses einbezogen werden könnten. Das gilt vor allem für Verkehrsunfälle, bei denen ausschließlich der Täter selbst unfallbeteiligt ist und als Geschädigter in Frage kommt, die gebotenen Feststellungen im gegenseitigen Einvernehmen ohne Zuziehung staatlicher Organe getroffen werden oder die anderen Unfallbeteiligten und Geschädigten auf Feststellungen überhaupt verzichten. Fälle dieser Art sind aber schon von der Rechtsprechung zu § 142 StGB nicht als Verkehrsflucht angesehen worden. Ihr Ausscheiden hat sich auch als kriminalpolitisch vertretbar erwiesen; denn nach allen Erfahrungen bestehen die Beteiligten an Unfällen von einiger Schwere ohnehin regelmäßig auf einer polizeilichen Unfallaufnahme, um eine zuverlässige Grundlage für die zivilrechtliche Abwick-

lung zu gewinnen und ihre Versicherungsansprüche nicht zu gefährden.

Dadurch aber ist zugleich auch den allgemeinen, den öffentlichen Interessen aus verkehrspolitischer Sicht, wie z. B. der Entdeckung ungeeigneter Kraftfahrer und der zusätzlichen Feststellung von Unfallursachen, in dem Maße hinreichend gedient, in dem dazu im vorliegenden Rahmen angesichts der im Verhältnis zum Gesamtunfallgeschehen geringen Zahl der Fluchtfälle überhaupt beigetragen werden kann. Eine wesentliche Erweiterung der auf andere Weise und in größerem Umfang gewonnenen und weiter zu gewinnenden verkehrspolitischen Erkenntnisse wäre durch den ausdrücklichen Schutz öffentlicher Interessen durch § 142 StGB nicht zu erwarten.

Bei dieser Sachlage ist — auch unter Berücksichtigung der großen Zahl der Verkehrsunfälle im Straßenverkehr — kein zwingendes Bedürfnis für eine rechtliche Gestaltung ersichtlich, die einmal den dargelegten dogmatischen Einwendungen ausgesetzt wäre und die überdies den Tatbestand auf Fälle der dargelegten Art erweitern würde, deren Straflosigkeit von der Allgemeinheit durchweg angenommen wird und deren Strafwürdigkeit unter sozial-ethischen Gesichtspunkten mindestens zweifelhaft erscheint bzw. sogar — wie es der BGH z. B. für die Alleinunfälle ausgedrückt hat (BGHSt. 8, 267) — von niemandem im Volke verstanden werden würde. Der Verkehrsunfallbekämpfung, insbesondere hinsichtlich der Erfassung ungeeigneter Kraftfahrer, stehen andere, geeignetere Mittel zur Verfügung, wie z. B. die Auswertung des Verkehrszentralregisters usw. Soweit mit Hilfe einer Vorschrift über das Verhalten nach einem Verkehrsunfall auch auf die Verkehrssicherheit eingewirkt werden kann und sollte, liegt das Schwergewicht ohnehin im wesentlichen bei dem im Anschluß an die Änderung des § 142 StGB neu zu fassenden § 34 StVO, der dem Verkehrsteilnehmer — besonders auch im öffentlichen Interesse — genaue Verhaltensweisen vorschreiben wird.

Der Entwurf folgt daher der seit langem in Schrifttum und Rechtsprechung weit überwiegend anerkannten Ansicht, daß § 142 StGB nicht in erster Linie dazu dient, verkehrsuntüchtige Fahrer aus dem Verkehr zu ziehen oder die Verfolgung von Verkehrsstraftaten zu erleichtern; sein Rechtsgrund ist vielmehr grundsätzlich 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. Auf dieser Grundlage hat auch das Bundesverfassungsgericht (BVerfG NJW 1963, 1195) die bisherige Regelung in § 142 StGB für verfassungskonform erklärt. Es besteht keine zwingende Notwendigkeit, von ihr abzugehen.

2. Wenn der Entwurf somit nicht öffentliche Interessen, sondern die Sicherung der zivilrechtlichen Interessen der Unfallbeteiligten und Geschädig-

ten in erster Linie als geschütztes Rechtsgut betrachtet, so ist damit im Rahmen der kriminalpolitischen Bewertung die Mitberücksichtigung der sozial-ethisch verwerflichen Gesinnung, die insbesondere bei schweren Taten häufig in der Rücksichtslosigkeit und der Selbstsucht des Täters zutage tritt, nicht ausgeschlossen. Der Entwurf trägt deshalb dem allgemeinen Rechtsempfinden, das die Entfernung nach Unfällen als kriminelles Unrecht ansieht, dadurch Rechnung, daß er die einzelnen Tatbestände unter der abwertenden Überschrift „Verkehrsunfallflucht“ zusammenfaßt und einen verhältnismäßig weiten Strafrahmen zur Verfügung stellt. Der Entwurf setzt u. a. auch deshalb keinen Strafantrag des Verletzten voraus. Würde man die Strafverfolgung, sei es auch nur in einem begrenzten unteren Bereich, von der Stellung eines Strafantrages abhängig machen, so wäre zu befürchten, daß der Tatbestand bagatellisiert und die Grundforderung, am Unfallort verbleiben zu müssen, geschwächt würde. Viele könnten durch die Erwägung, mit dem Verletzten später einen finanziellen Ausgleich, damit die Rücknahme des Strafantrages und so im Ergebnis die völlige Straffreiheit zu erreichen, zum Entfernen vom Unfallort zusätzlich animiert werden. Die rechtliche Eingriffsgrundlage für die Strafverfolgungsbehörden bliebe zudem vorerst oft unklar.

3. Der Grundsatz der Strafflosigkeit der Selbstbegünstigung wird durch den Entwurf nur in dem zur Durchsetzung des erstrebten Rechtsgüterschutzes unbedingt notwendigen Umfang durchbrochen. Es wird deshalb selbst bei Unfällen mit schweren Folgen nicht unbedingt die Meldung bei der Polizei gefordert. Das geschieht nur dort (Absatz 4), wo eine andere Möglichkeit zur Sicherung des kriminalpolitischen Zieles nicht möglich erscheint, wo also z. B. andere Unfallbeteiligte oder Geschädigte auch nach einer erlaubten Entfernung vom Unfallort nicht erreichbar sind. Soweit verlangt wird, daß ein Unfallbeteiligter sich auch als solcher zu erkennen zu geben hat (Absatz 1 Nr. 1), liegt in dieser an sich ohnehin selbstverständlichen Handlungsweise keinerlei Selbstbezeichnung; diese bloße Vorstellung sagt nichts aus über die Art der Verhaltensweise, insbesondere nichts über ihre strafrechtliche Relevanz in objektiver oder subjektiver Hinsicht.
4. Der sachliche Anwendungsbereich wird in Absatz 1 ausdrücklich auf Unfälle „im Straßenverkehr“ begrenzt. Das entspricht nicht nur der historischen Entwicklung dieser Vorschrift, sondern auch der sachlichen Ausgestaltung des neuen Tatbestandes. Damit werden die bisherigen Meinungsverschiedenheiten über den sachlichen Anwendungsbereich entsprechend der Ansicht des Bundesgerichtshofes (BGHSt 14, 116) beendet und zugleich klargestellt, daß die Strafvorschrift keine Anwendung findet bei Unfällen im Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehr. In diesen Verkehrsbereichen bedürfte es wegen deren besonderer Eigenart ohnehin spezieller Regelungen. Diese mögen dort — soweit das nicht bereits geschehen

ist (wie z. B. für den Bereich der Seeschifffahrt in § 6 der Verordnung über die Sicherung der Seeschifffahrt vom 15. Dezember 1956 [Gesetz- und Verordnungsblatt II, 1579; III, 9511-3] oder für das Verhalten nach Unfällen an Skihängen und auf Pisten z. B. in Bayern durch Artikel 29 Abs. 2 Nr. 5 des Landesstraf- und Verordnungsgesetzes [LStVG] i. d. F. der Bekanntmachung vom 19. November 1970 [Gesetz- und Verordnungsbl. S. 601]) — in speziellen Gesetzen oder Verordnungen geschaffen werden, soweit das in den jeweiligen Bereichen erforderlich ist.

5. Schließlich knüpft der Entwurf die Tatbestände der Verkehrsunfallflucht — ebenso wie das geltende Recht — an das Merkmal des „Verkehrsunfalls“ an, für das er die in der Rechtsprechung entwickelte Auslegung zugrunde legt. Er verschließt sich damit zugleich der bisweilen erhobenen Forderung, aus dem Anwendungsbereich solche Taten auszunehmen, die nach einem Verkehrsunfall mit verhältnismäßig geringfügigem Sachschaden begangen worden sind; durch eine solche Einschränkung könnte der Zwang zur Rücksichtnahme im Verkehr in gefährlicher Weise aufgeweicht werden. Außerdem würden dem Unfallbeteiligten in kaum überschaubarem Umfang unwiderlegbare Ausreden dahin ermöglicht, er habe den Schaden aufgrund des unmittelbar nach dem Unfall erlangten flüchtigen Eindrucks für gering gehalten. Soweit aus kriminalpolitischen Erwägungen von einer Bestrafung wegen der Geringfügigkeit des Schadens abzusehen ist, kann durch Einstellung des Verfahrens nach den Vorschriften der §§ 153 ff. StPO hinreichend abgeholfen werden.
6. Im Gegensatz zum E 1962 sieht der Entwurf auch davon ab, ein Absehen von Strafe dann zu ermöglichen, wenn sich der Betroffene „zur Wahrnehmung eines für ihn wichtigen schutzwürdigen Interesses“ vom Unfallort entfernt hat (§ 347 Abs. 4 E 1962). Derartigen Fällen kann ebenfalls durch eine Einstellung nach den §§ 153 ff. StPO hinreichend Rechnung getragen werden. Das gilt auch für die mitunter erhobene Forderung, dem Gericht die Möglichkeit zum Absehen von Strafe zu geben, „wenn der Täter in einem den Umständen nach angemessenen Zeitraum die erforderlichen Feststellungen nachträglich ermöglicht hat“ (9. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1971). Eine solche Regelung könnte Unfallbeteiligte geradezu ermuntern, zunächst einmal wegzufahren. Die Zielvorstellungen des Entwurfs wären damit weitgehend gefährdet.
7. Der Entwurf ist schließlich nicht isoliert zu betrachten. Er wird ergänzt werden durch eine mit dem Entwurf synchronisierte, detaillierte Vorschrift über das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, die durch eine entsprechende Änderung des § 34 in die Straßenverkehrs-Ordnung eingefügt werden wird. Das soll geschehen, sobald der insoweit zuständige Bundesminister für Verkehr die dazu notwendige und durch Artikel 2 dieses Entwurfs angestrebte Ermächtigung erhalten hat.

II. Zu den Regelungen im einzelnen

1. In Absatz 1 Nr. 1 wird zunächst der sachliche Geltungsbereich auf den (öffentlichen) Straßenverkehr ausdrücklich begrenzt (vgl. dazu oben I. 4).

Das bisher verwendete Merkmal der Flucht, das namentlich im Hinblick auf die Wartepflicht des Täters zu Zweifeln geführt hat, wird aufgegeben. Der Begriff „Flucht“ setzt nach seinem Wortsinn voraus, daß ein anderer da ist, dem sich der Fliehende entzieht. Darauf kann es aber, wie die Rechtsprechung überzeugend herausgearbeitet hat, nicht ankommen; der Täter muß vielmehr, wenn niemand anwesend ist, der die Feststellungen treffen will, eine gewisse Zeit am Unfallort warten. Diese Rechtslage stellt der Entwurf dadurch klar, daß er es zur Erfüllung des Tatbestandes genügen läßt, wenn der Täter sich vom Unfallort entfernt, bevor er entweder die Feststellungen ermöglicht oder eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne daß jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen. Damit wird die in der Rechtsprechung lange umstrittene, längst aber allgemein bejahte Wartepflicht ausdrücklich anerkannt. Allerdings ist es nicht möglich, den Zeitraum, den der Täter im Einzelfall warten muß, bestimmter anzugeben, als es der Entwurf in Übereinstimmung mit der bisherigen Rechtsprechung tut. Die Wartezeit ist von einer so großen Zahl verschiedener Umstände abhängig, wie z. B. von der Art und der Schwere des Unfalls, der Verkehrsdichte, der Tageszeit, der Witterung, der Interessenlage der Beteiligten und der Möglichkeit, den Geschädigten oder die Polizei zu verständigen, daß das Gesetz sich mit einem Hinweis auf ihre Angemessenheit begnügen muß. Ihre bestimmte Begrenzung auf Stunden oder Minuten würde zu einer unerträglichen Starrheit und damit zugleich zu zahlreichen unbilligen Ergebnissen führen.

Aus der Fassung des § 142 StGB hat die Rechtsprechung abgeleitet, daß die Unfallbeteiligten lediglich passive Pflichten haben, daß sie also insbesondere nicht die Pflicht treffen, über die bloße Anwesenheit hinaus die Ermittlungen zur Klärung des Unfallhergangs aktiv zu fördern. Daran will der Entwurf grundsätzlich festhalten. Die Frage, was jemand straflos tun oder unterlassen kann, um sich der Bestrafung oder anderen staatlichen Maßnahmen zu entziehen oder um bürgerlich-rechtliche Ansprüche eines anderen zu vereiteln, ist allgemeine Natur und kann für Verkehrsunfälle, wenn man von der Anwesenheitspflicht der Unfallbeteiligten absieht, nicht besonders beantwortet werden. Um zu verhindern, daß gegenüber dem geltenden Recht aus dem neuen Begriff des „Ermöglichens“ der Feststellungen abweichende Folgerungen gezogen werden, wird in Absatz 1 Nr. 1 ausdrücklich darauf hingewiesen, daß der Täter die Feststellungen lediglich „durch seine Anwesenheit“ zu ermöglichen hat.

Dieser Grundsatz der nur passiven Feststellungspflicht wird allerdings in Absatz 1 Nr. 1 durch

die Vorschrift durchbrochen, daß der Beteiligte sich nur entfernen darf, wenn er Anwesenden auch angegeben hat, daß er an dem Unfall beteiligt war. Damit soll solchen Fällen begegnet werden, wo der Schädiger zwar pflichtgemäß gewartet, sich aber nicht als Unfallbeteiligter zu erkennen gegeben hat. Diese Minimalpflicht aktiver Mitwirkung ist unverzichtbare Grundlage für das Erreichen des erstrebten Rechtsschutzes.

Im übrigen ist das an den Unfallbeteiligten gerichtete Verbot, sich vom Unfallort zu entfernen, bevor er die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung ermöglicht hat, weitgehend gleichbedeutend mit dem Verbot des geltenden Rechts, sich durch Flucht diesen Feststellungen zu entziehen. Der Unfallbeteiligte muß danach so lange am Unfallort bleiben, als solche Feststellungen noch getroffen werden sollen. Er darf sich vor allem nicht entfernen, wenn er nur die Feststellung seiner Person und seines Fahrzeugs, nicht aber die der Art seiner Beteiligung ermöglicht hat, oder wenn ein Unfallbeteiligter, ein Geschädigter oder ein für sie Feststellungsbereiter auf weiteren Feststellungen, etwa auf der Zuziehung der Polizei, besteht. Andererseits braucht ein Unfallbeteiligter nicht weiter zu warten, wenn sich der andere Unfallbeteiligte, zu dessen Gunsten er allein feststellungspflichtig ist, der Aufnahme des Unfallhergangs durch Verkehrsflucht entzieht; denn in diesem Falle hat er die Feststellungen im Sinne des Absatzes 1 Nr. 1 ermöglicht.

2. In Übereinstimmung mit § 142 Abs. 2 StGB erklärt Absatz 2 den Versuch für strafbar. Zwar ist einzuräumen, daß die Neufassung des Tatbestandes die Vollendung der Tat gegenüber dem geltenden Recht dadurch wesentlich vorverlegt, daß der anstelle des bisherigen Merkmals der „Flucht“ nunmehr verwendete Begriff des „Entfernens“ nur noch eine Absetzbewegung vom Unfallort, nicht aber mehr eine solche Entfernung verlangt, daß der Täter nicht mehr ohne weiteres erreichbar oder als Beteiligter feststellbar ist. Gleichwohl bleiben Versuchshandlungen übrig, für deren Strafbarkeit ein kriminalpolitisches Bedürfnis besteht. So wäre es einmal nicht vertretbar, einen Unfallbeteiligten, der mit seinem Kraftfahrzeug unmittelbar zur Flucht ansetzt, von Strafe zu verschonen, wenn die Umstehenden ihn nur mit Gewalt am Abfahren hindern konnten. Zum anderen bietet die Pönalisierung der Versuchshandlung den Strafverfolgungsbehörden eine bessere Eingriffsmöglichkeit und den Gerichten eine breitere, in Einzelfällen dem Geschehen besser entsprechende Beurteilungsbasis, wie z. B. auch nach den §§ 44 oder 46 StGB.
3. Daß sich ein Unfallbeteiligter nicht immer strafbar macht, wenn er den Unfallort verläßt, bevor er die Feststellungen ermöglicht hat, ist in der Rechtsprechung zu § 142 StGB auch ohne besondere gesetzliche Vorschrift anerkannt. In Frage kommen hier namentlich Taten, die aus besonderen Gründen gerechtfertigt oder entschuldigt

sind, etwa weil es sich für den Täter als notwendig erweist, den Verletzten in ein Krankenhaus zu bringen, sich selbst in sofortige ärztliche Behandlung zu begeben oder um ein anderes, gegenüber den Unfallfolgen überwiegendes Interesse wahrzunehmen, oder weil er durch die drohende Haltung der vom Unfall angelockten Zuschauermenge etwa glaubt, in Gefahr für Leib oder Leben zu geraten. Zu denken ist ferner an die Fälle, in denen sich der Unfallbeteiligte erst nach Erfüllung seiner Wartepflicht entfernt. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung war lange umstritten, ob den Täter, der sich unter solchen Voraussetzungen vom Unfallort entfernt hat, eine Pflicht zur Meldung trifft oder ob er wenigstens nach Wegfall des ihn berechtigenden oder entschuldigenden Grundes an den Unfallort zurückkehren muß. Vor allem mit Rücksicht auf den Wortlaut des § 142 StGB, der für eine umfassende Begründung dieser Pflichten keinen ausreichenden Anhaltspunkt bietet, ist schließlich jegliche Meldepflicht verneint und eine Rückkehrpflicht nur bei Entfernung zu vorübergehendem Zweck angenommen worden, solange nach den Umständen am Unfallort noch Feststellungen möglich sind.

Dieses Ergebnis ist unbefriedigend; denn die Sicherung der Interessen der anderen Unfallbeteiligten und Geschädigten darf nicht davon abhängen, ob zufällig Gründe vorliegen, die es dem Täter möglich machen, sich straflos vom Unfallort zu entfernen und dorthin nicht mehr zurückzukehren. Absatz 2 enthält deshalb das Gebot an den Unfallbeteiligten, unverzüglich die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, wenn er sich nach Ablauf der Wartezeit oder berechtigt oder entschuldigt vom Unfallort entfernt hat. Ein Recht, sich zu entfernen, kann namentlich auf den rechtfertigenden Notstand oder die Pflicht zur Hilfeleistung gestützt werden. Eine Entschuldigung kann sich insbesondere aus dem entschuldigenden Notstand ergeben. Der durch Absatz 3 begründeten Pflicht kann der Täter durch jede Handlung genügen, die zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und Geschädigten ausreichende Ansatzpunkte bietet, um die noch möglichen Feststellungen über den Unfallhergang zu treffen. Das kann je nach Sachlage beispielsweise durch Rückkehr an den Unfallort, durch Aufnahme von Verhandlungen mit dem Geschädigten oder durch Meldung bei einer Polizeibehörde geschehen. Nähere Einzelheiten hierzu regelt Absatz 4.

Der Täter ist verpflichtet, die nachträglichen Feststellungen „unverzüglich“ zu ermöglichen. Danach begründet jedes vorwerfbare Zögern die Anwendbarkeit des Tatbestandes. Absatz 3 Nr. 2 gilt im übrigen nicht nur für den Täter, der sich berechtigt oder entschuldigt vom Unfallort entfernt hat, sondern auch für den, der deshalb nicht nach Absatz 1 bestraft werden kann, weil er irrig Umstände angenommen hat, die ihn zur Entfernung berechtigt oder sie entschuldigt hätten. Ist schon ein Unfallbeteiligter feststellungspflichtig, der sich mit ausreichendem Grund vom

Unfallort entfernt hat, so muß das erst recht für den gelten, der einen solchen Grund nur irrig angenommen hat.

4. Absatz 4 sieht bestimmte Mindestvoraussetzungen für die in Absatz 3 geforderte nachträgliche Ermöglichung der Feststellungen vor, deren Erfüllung in jedem Falle ausreicht, um die Anwendbarkeit des Tatbestandes auszuschließen. Wenn der Täter den Berechtigten, d. h. den anderen Unfallbeteiligten und den Geschädigten, oder der nächsten Polizeidienststelle die Tatsache seiner Unfallbeteiligung mitteilt, seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält, soll das grundsätzlich mit der einzigen Ausnahme genügen, daß er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt. Anhand der bezeichneten Angaben und der Bereitstellung des Fahrzeugs sind die nachträglichen Feststellungen, soweit sie überhaupt noch möglich sind, im allgemeinen ohne große Schwierigkeiten durchführbar. Der Entwurf hat dem Täter bewußt nur diese eng begrenzten Pflichten auferlegt, um den allgemeinen Grundsatz, daß die Feststellungspflicht keine Pflicht zu aktiver Mitwirkung bei den Ermittlungen enthält, nur in dem unbedingt gebotenen Umfang zu durchbrechen. Da aber die Rechtsordnung dem Täter ermöglicht, sich straflos vom Unfallort zu entfernen und dadurch die anderen Unfallbeteiligten und den Geschädigten in Beweisnot zu bringen, muß von ihm ein gewisses Maß an Mitwirkung gefordert werden; denn nur so kann überhaupt ein Ansatzpunkt für erfolgsversprechende Feststellungen gefunden werden. Diese Mitwirkung ist ohnehin nur ein schwacher Ersatz für die sonst grundsätzlich nötige Anwesenheit des Täters am Unfallort.

Wenn gefordert wird, die notwendigen Mitteilungen u. a. der „nächsten“ Polizeidienststelle zuzuleiten, so folgt das aus der Notwendigkeit der „unverzüglichen“ Erledigung. Anwendungsschwierigkeiten dürften aus dieser Terminologie kaum zu erwarten sein, zumal dieser Begriff in vergleichbaren Bereichen seit langem verwendet wird (vgl. z. B. §§ 1.13 und 1.14 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 3. März 1971 — Bundesgesetzbl. I S. 178 —) und auch andere Begriffe, wie etwa „nahe gelegene“ Polizeidienststelle o. ä. nicht eindeutiger wären.

5. Von den vorstehend dargelegten Änderungen abgesehen, stimmen die Tatbestände der Verkehrsunfallflucht des Entwurfs sachlich weitgehend mit dem Inhalt des § 142 StGB überein. Das gilt auch für den persönlichen Anwendungsbereich, der auf die sog. „Unfallbeteiligten“ beschränkt ist; die in Absatz 5 insoweit gegebene Begriffsbestimmung ist gegenüber dem geltenden Recht lediglich sprachlich vereinfacht.
6. Die Strafe für Verkehrsunfallflucht ist Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe. Die Strafdrohung des geltenden Rechts für besonders

schwere Fälle, die Freiheitsstrafe nicht unter sechs Monaten bis zu fünfzehn Jahren vorsieht, muß entfallen, weil sie unter jedem rechtlichen Gesichtspunkt überhöht ist und nach der praktischen Erfahrung auch kein Bedürfnis dafür mehr besteht. Das Feststellungsinteresse der Unfallbeteiligten und Geschädigten kann eine Strafe, die für Taten der Schwerekriminalität vorbehalten ist, nicht rechtfertigen. Soweit in der Praxis bisher besonders schwere Fälle angenommen worden sind, wurde der besonders schwere Schuldvorwurf fast immer damit begründet, daß der Täter das schwerverletzte und sofortiger Hilfe bedürftige Opfer seiner Verkehrszuwerhandlung rücksichtslos im Stich gelassen habe. Dieser Gesichtspunkt ist aber bei systematischer Betrachtung der Tatbestände kein qualifizierendes Merkmal der Verkehrsunfallflucht, sondern eher ein solches der unterlassenen Hilfeleistung. Ob deren Strafraumen erweitert werden muß, wird zu gegebener Zeit gesondert zu prüfen sein. Darüber hinaus besteht im Falle der Verkehrsunfallflucht, die gegenüber einem schwerverletzten und hilfsbedürftigen Unfallbeteiligten begangen wird, häufig Anlaß zur Prüfung der Frage, ob sich der Täter nicht wegen vorsätzlicher Tötung oder Körperverletzung, begangen durch Unterlassen der ihm obliegenden Erfolgsabwendung, strafbar gemacht hat und damit den Strafdrohungen dieser Tatbestände unterliegt. — Andererseits erscheint es wegen Wegfalls der Strafdrohung für besonders schwere Fälle im Bereich des § 142 StGB und auch wegen der mitunter besonders verwerflichen Handlungsweise und deren sozial-ethischer Einordnung und Bewertung angemessen, das Höchstmaß der Freiheitsstrafdrohung von bisher zwei auf drei Jahre anzuheben.

III. Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Artikel 2 des Entwurfs soll dem Bundesminister für Verkehr die für die beabsichtigte Erweiterung des § 34 StVO notwendige Ermächtigung geben, nachdem der Bundesrat bei der Beratung der am 1. März 1971 in Kraft getretenen neuen Straßenverkehrs-

Ordnung festgestellt hatte, daß die geltende Ermächtigung des § 6 StVG nicht auch zur umfassenden Regelung des Verhaltens nach einem Verkehrsunfall zur Klärung und Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche berechtige (vgl. Bundesrats-Drucksache 420/70, Beschluß). In die Unfallvorschrift der StVO (§ 34) wurden daher damals nur das Halte- und Sicherungsgebot, die Definition des Begriffs „Beteiligter“ sowie Verweisungen auf die §§ 142 und 330 c StGB aufgenommen. Das ist unzulänglich. In Anbetracht der außerordentlich ernsten Unfallsituation kommt es nicht nur darauf an, alle Anstrengungen zu unternehmen, die Zahl der Verkehrsunfälle zu verringern, vielmehr muß dem Verkehrsteilnehmer auch eindeutig gesagt werden, wie er sich nach einem Verkehrsunfall zu verhalten hat. Insoweit genügt es jedoch nicht, ihn lediglich auf die nach strafrechtlichen Grundsätzen aufgebaute und nur strafwürdiges Verhalten umschreibende, die einzelnen Pflichten aber nicht positiv erfassende Vorschrift des § 142 StGB zu verweisen. Neben den bereits jetzt in § 34 StVO geregelten Pflichten sollen deshalb — in grundsätzlicher Übereinstimmung mit den zu § 142 entwickelten Grundsätzen — zusätzlich die nötigen Verhaltensweise nach einem Unfall positiv im einzelnen aufgeführt und nach Möglichkeit näher konkretisiert werden. So soll z. B. die in § 142 Abs. 1 Nr. 1 (i. d. F. des Entwurfs) normierte Vorstellungspflicht durch die Forderung, Ausweispapiere vorzuzeigen, ausgefüllt werden; bei geringfügigen Schäden wird gefordert, beiseite zu fahren, u. v. a. m. — Ferner ist beabsichtigt, in § 34 StVO auch eine Verpflichtung der Unfallbeteiligten aufzunehmen, sich gegenseitig über Haftpflichtversicherung sowie die Versicherungsschein-Nummer zu unterrichten. Das wird schon heute — durch den Austausch von Unfallberichten — weitgehend praktiziert und liegt im Interesse einer zügigen Schadensabwicklung (vgl. hierzu die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Müller-Hermann u. a. — Drucksache VI/2997 —).

IV. Berlin-Klausel, Inkrafttreten

Artikel 3 enthält die übliche Berlin-Klausel, Artikel 4 die Vorschrift über das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates**1. Zu den Eingangsworten**

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:“

Begründung

Die Zustimmungsbedürftigkeit ergibt sich aus der förmlichen Änderung des § 6 des Straßenverkehrsgesetzes; diese Vorschrift ist durch ein mit Zustimmung des Bundesrates ergangenes Gesetz neu gefaßt worden (Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952, Bundesgesetzbl. I S. 832).

2. Zu Artikel 1 (§ 142 StGB)

a) Die Bundesregierung wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren um Prüfung gebeten, ob eine strafrechtliche Regelung der Unfallflucht auch für den Schiffsverkehr — soweit dieser nicht bereits durch § 1 der Verordnung über die Sicherheit der Seefahrt vom 15. Dezember 1956 erfaßt ist — an hierzu geeigneter Stelle geschaffen werden sollte.

Begründung

Der vorliegende Entwurf erfaßt lediglich den öffentlichen Straßenverkehr. Darüber hinaus enthält § 6 i. V. m. § 1 der Verordnung über die Sicherheit der Seefahrt vom 15. Dezember 1956 eine entsprechende Regelung über das Verhalten nach einem Zusammenstoß für deutsche Seeschiffe sowie für deutsche Binnenschiffe im Verkehr über See. Es fehlen jedoch allgemeine Regelungen über die Verkehrsunfallflucht für ausländische Schiffe und deutsche Binnenschiffe in den deutschen Territorialgewässern sowie in den deutschen Binnengewässern, obwohl auch insoweit ein

unabweisbares Bedürfnis für entsprechende Normen besteht. So wurden allein im Zuständigkeitsbereich des Wasserschutzpolizeiamtes Hamburg im Jahre 1973 31 Fälle von Verkehrsunfallflucht auf der Elbe mit einer Gesamtschadenssumme von mehreren hunderttausend DM festgestellt, die als solche nicht verfolgt werden konnten.

b) In § 142 Abs. 4 Satz 1 sind die Worte „der nächsten“ durch die Worte „einer nahe gelegenen“ zu ersetzen.

Begründung

Es besteht kein kriminalpolitisches Bedürfnis, einen Kraftfahrer zu bestrafen, der sich statt bei der nächsten Polizeidienststelle bei einer nur nahe gelegenen Dienststelle meldet. Die nächste Polizeidienststelle ist oft auch nicht die am leichtesten erreichbare.

Da zudem dem Unfallbeteiligten oftmals nicht die objektiv „nächste“ Polizeidienststelle bekannt ist, wird die Rechtsprechung bei sinnvoller Anwendung des Gesetzes gezwungen sein, auch die Unterrichtung einer nur nahe gelegenen Polizeidienststelle, die nicht dem Tatort am nächsten ist, als ausreichend anzusehen. Das Gesetz sollte dem Rechnung tragen.

3. Zu Artikel 3 (Berlin-Klausel)

In Artikel 3 Satz 2 sind die Worte „des Artikels 2“ durch die Worte „dieses Gesetzes“ zu ersetzen.

Begründung

Übliche Formulierung der Berlin-Klausel.

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu 1. (Eingangsformel)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung vertritt in ständiger Praxis die Auffassung, daß ein Gesetz nicht schon deshalb der Zustimmung des Bundesrates bedarf, weil es ein Gesetz ausdrücklich ändert, das mit Zustimmung des Bundesrates ergangen ist. Die Zustimmung ist vielmehr nur dann erforderlich, wenn das Änderungsgesetz selbst einen Tatbestand erfüllt, der die Zustimmungsbedürftigkeit auslöst. Das ist hier nicht der Fall.

Zu 2 a. (Artikel 1 — § 142 StGB)

Die Bundesregierung wird die Anregung, ob eine strafrechtliche Regelung der Unfallflucht auch für den Schiffsverkehr in den deutschen Territorial- und Binnen-Gewässern an dazu geeigneter Stelle geschaffen werden soll, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens prüfen.

Zu 2 b. (Artikel 1 — § 142 Abs. 4 Satz 1 StGB)

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu 3. (Artikel 3 — Berlin-Klausel)

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.