

Bericht und Antrag

des Sonderausschusses für die Strafrechtsreform

**zu dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines
Vierzehnten Strafrechtsänderungsgesetzes
— Drucksache 7/2434 —**

A. Zielsetzung

Das Gesetz 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

Bericht der Abgeordneten Spranger, Lambinus

Einleitung

Der Bundestag hat den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines 14. Strafrechtsänderungsgesetzes in seiner 123. Sitzung am 11. Oktober 1974 an den Sonderausschuß für die Strafrechtsreform federführend und an den Ausschuß für Verkehr und für das Post und Fernmeldewesen mitberatend überwiesen. Der mitberatende Ausschuß hat den Entwurf in seiner Sitzung am 18. Oktober 1974 behandelt und festgestellt, daß aus verkehrspolitischer Sicht keine Bedenken gegen den Gesetzentwurf bestehen. Der Sonderausschuß für die Strafrechtsreform hat den Entwurf in seiner 47. Sitzung am 22. Januar und in seiner 51. Sitzung am 9. April 1975 beraten.

Begründung zu den einzelnen Vorschriften

Zu den Eingangsworten

Überschrift und Einleitung wurden unverändert übernommen. Ein Antrag, die Eingangsworte entsprechend dem Vorschlag des Bundesrates zu fassen, wurde abgelehnt. Nach Auffassung der Mehrheit des Ausschusses begründet die Änderung des § 6 StVG für sich allein nicht die Zustimmungspflichtigkeit des Gesetzes.

Zu Artikel 1 Nr. 1 — § 69 Abs. 2 Nr. 3

Die Änderung in der Vorschrift über die Entziehung der Fahrerlaubnis wird erforderlich als Folge der Änderung der Überschrift in § 142 (s. Artikel 1 Nr. 2).

Zu Artikel 1 Nr. 2 — § 142 StGB

Der Ausschuß hat den Vorschlag des Regierungsentwurfs weitgehend übernommen. Abweichend davon hat er lediglich die Strafandrohung für Versuch gestrichen sowie die Überschrift und eine Formulierung in Absatz 3 (Regierungsentwurf Absatz 4) geändert. Soweit die Ausschlußfassung mit dem Regierungsentwurf übereinstimmt, gelten die im Entwurf angeführten Gründe; auf sie wird verwiesen. Zusätzlich sind die Beratungsergebnisse zu den Problemen zu erwähnen, mit denen sich der Ausschuß in besonderem Maße befaßt hat:

1. Das von der Vorschrift zu schützende Rechtsgut sieht der Regierungsentwurf in der Sicherung zivilrechtlicher Interessen der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten, und zwar der Interessen an der Durchsetzung begründeter wie an der Abwehr unbegründeter Ansprüche. Daß die Vorschrift zugleich in einem gewissen Umfang dazu beiträgt, daß Verkehrsstraftaten ermit-

telt und geahndet, ungeeignete Kraftfahrer festgestellt und vom Straßenverkehr ferngehalten sowie sonstige Unfallsachen aufgedeckt werden können, wird lediglich als zwangsläufiger, wenn auch kriminal- und verkehrspolitisch erwünschter, Nebeneffekt bezeichnet.

Eine Minderheit im Ausschuß wollte die Vorschrift zusätzlich auf die genannten öffentlichen Interessen ausgerichtet sehen und jene Interessen ebenfalls als von der Vorschrift zu schützende Rechtsgüter verstanden wissen. Die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr sei ein so dringendes Anliegen, daß nicht darauf verzichtet werden dürfe, auch die Möglichkeiten dieser Vorschrift gezielt für den erwähnten Zweck einzusetzen.

Nach der Auffassung der Mehrheit der Ausschußmitglieder muß dagegen der eigentliche Schutzzweck der Vorschrift, wie im Regierungsentwurf vorgesehen, auf die Sicherung zivilrechtlicher Interessen der Unfallbeteiligten und der Geschädigten beschränkt werden. Nur bei dieser Zielrichtung seien die an den Unfallbeteiligten zu stellenden Anforderungen zu rechtfertigen, aufgrund deren er unter Umständen — im Gegensatz zum allgemeinen Grundsatz der Straffreiheit der Selbstbegünstigung — ein Strafverfahren gegen sich selbst unterstützen müsse. Desgleichen sei die Regelung, wonach bei einer Einigung des Verkehrsstraftäters mit den anderen Unfallbeteiligten und den Geschädigten sowie bei Alleinunfällen auf Zuziehung der Polizei verzichtet werden könne, nur bei dieser Abgrenzung des geschützten Rechtsguts möglich. Den öffentlichen Interessen werde durch andere Straftatbestände ausreichend Rechnung getragen. Insbesondere zur Klarstellung dieser Zielrichtung der Vorschrift wurde in Absatz 1 Nr. 1 das Merkmal „zugunsten“ beibehalten.

2. Auf Anregung des Bundesrates (Nr. 2 a der Stellungnahme, Drucksache 7/2434 S. 10) wurde geprüft, ob eine dem § 142 entsprechende Vorschrift auch für denjenigen Bereich des Schiffsverkehrs, in dem sie bisher fehlt, im Rahmen dieses Gesetzgebungsvorhabens geschaffen werden könne. Das erschien jedoch nicht möglich. Der Tatbestand des § 142 kann wegen der anderen Situation im Schiffsverkehr nicht entsprechend ausgeweitet werden. Andererseits würde eine auf jene Situation abgestellte Regelung weitere Vorarbeiten erfordern, die dieses Gesetzgebungsvorhaben in unvertretbarer Weise verzögern würde.
3. In Übereinstimmung mit den Ausführungen im Regierungsentwurf (Begründung I 5, S. 6) wird der Begriff des „Verkehrsunfalls“ nicht definiert;

vielmehr wird er mit dem Inhalt in die Vorschrift übernommen, den er von der Rechtsprechung erhalten hat. Das bedeutet, daß das in der Vorschrift umschriebene Verhalten den Tatbestand auch dann erfüllt, wenn ihm ein entsprechendes Ereignis mit verhältnismäßig geringfügigem Schaden zugrunde liegt. Es wurde deshalb die Frage erörtert, ob nicht die Verfolgung wegen unerlaubten Sich-Entfernens dann, wenn der Ausgangspunkt für die Tat lediglich ein Sachschaden oder eine leichte Körperverletzung war, ebenso wie die Verfolgung einer Sachbeschädigung oder Körperverletzung selbst, von einem Strafantrag des Geschädigten abhängig gemacht werden sollte.

Jedoch hat der Ausschuß eine solche Regelung abgelehnt aufgrund des kriminalpolitischen Bedenkens, daß sie die generalpräventive Wirkung der Vorschrift verringern könnte. Es wurde befürchtet, daß Unfallbeteiligte durch die Regelung verleitet würden, sich zunächst einmal den Feststellungen zu entziehen und darauf zu vertrauen, daß sie im Falle der Entdeckung den Geschädigten durch großzügige Schadensregulierung von der Antragstellung abhalten könnten. Zusätzlich zu den im Regierungsentwurf angeführten Gesichtspunkten wurde darauf hingewiesen, daß auch bei einer Einfügung des Antragserfordernisses nicht auf das Korrektiv einer Strafverfolgung aus öffentlichem Interesse verzichtet werden könnte. Dann würde aber wohl — wie es bei Körperverletzungen im Straßenverkehr auch geschieht — in den meisten Fällen das öffentliche Interesse bejaht werden, so daß dem Antragserfordernis die Wirkung weitgehend genommen würde. Geeignete Fälle lassen sich nach der Auffassung des Ausschusses auch mit den bestehenden strafprozessualen Möglichkeiten von der Strafverfolgung ausnehmen. Im übrigen sollte das Problem der Antragsdelikte im Rahmen der weiteren Beratungen zur Strafrechtsreform nach einheitlichen Grundsätzen überprüft und in jene Prüfung § 142 erneut einbezogen werden.

4. Die Änderung der Überschrift ergab sich aus der Neufassung des Tatbestands, der auch andere Fälle als den der Flucht erfaßt und diesen Begriff nicht mehr verwendet.

Eine Minderheit im Ausschuß wollte an der bisherigen und auch im Regierungsentwurf vorgeschlagenen Überschrift „Verkehrsunfallflucht“ festhalten, weil sie sich eingebürgert habe, plastisch sei und vor allem die Tat als soziales Verwerflich abstemple. Gegen die neue Überschrift wurde eingewandt, daß sie eine entsprechende negative Kennzeichnung nicht enthalte und möglicherweise dazu führe, daß die Vorschrift von den Verkehrsteilnehmern nicht mehr so ernst genommen werde.

Die Ausschlußmehrheit hält die zuletzt genannten Bedenken für unbegründet und die anderen Gesichtspunkte für untergeordnet gegenüber der Überlegung, daß der Begriff Unfallflucht den neuen Tatbestand nicht mehr zutreffend charak-

terisiere, ihn vielmehr im Bewußtsein des Bürgers unsachgemäß verenge. Mit der hier vorgeschlagenen Überschrift soll klarer zum Ausdruck gebracht werden, daß eben nicht nur eine Flucht, sondern jedes näher umschriebene Sich-Entfernen vom Unfallort verboten und mit Strafe bedroht ist.

5. Der Ausschuß hatte versucht, die unbestimmten Begriffe „angemessene Zeit“ in Absatz 1 Nr. 2 und „unverzüglich“ in den Absätzen 2 und 3 näher einzugrenzen. Es wurde jedoch keine bessere Lösung gefunden. Insbesondere ist bei der Vielfalt der Lebenslagen, die der Tatbestand erfaßt, eine Zeitbestimmung nicht möglich.
6. Mit der Änderung in Absatz 3 folgte der Ausschuß der Anregung des Bundesrates, die nachträgliche Meldung bei „einer nahegelegenen“ und nicht nur bei „der nächsten“ Polizeidienststelle ausreichen zu lassen. Auf die Begründung in der Stellungnahme des Bundesrates (Nummer 2 b, Drucksache 7/2434 S. 10) wird verwiesen.
7. a) Der Regierungsentwurf hatte — wie das geltende Recht und der Entwurf 1962 — in Absatz 2 für den Versuch Strafe angedroht. Dabei war insbesondere an die Fälle gedacht, in denen ein Unfallbeteiligter nur mit Gewalt am unerlaubten Sich-Entfernen gehindert werden kann.

Eine Minderheit im Ausschuß wollte auch diese Vorschrift übernehmen. Es wurde befürchtet, daß andernfalls ein straffreies Vorfeld eröffnet würde, das Versuchshandlungen — unter dem Vorwand vorgenommen, man habe durch Wegstellen des Fahrzeugs der Verkehrssicherheit genügen wollen — und in einem Teil der Fälle auch vollendete Straftaten provozieren würde.

Die Ausschlußmehrheit teilt diese Bedenken nicht. Diese Ausschlußmitglieder verwiesen außerdem darauf, daß nach Verkehrsunfällen häufig Handlungen erforderlich seien, die — wie z. B. das Abstellen des Motors — bei den Umstehenden den Anschein des unerlaubten Sich-Entfernens erweckten. In derartigen Fällen berge die Vorschrift erhebliche Gefahren für die Rechtsfindung und für den Unfallbeteiligten selbst in sich.

Insbesondere wurde aber auch ein kriminalpolitisches Bedürfnis für die Bestrafung des Versuchs verneint. Bereits nach geltendem Recht waren Verurteilungen wegen versuchter „Verkehrsunfallflucht“ verhältnismäßig selten; in der Zeit von 1968 bis 1972 waren es höchstens 270 Verurteilungen jährlich, das sind 0,9 % der wegen „Verkehrsunfallflucht“ Verurteilten. Durch die Neufassung des Tatbestands werden nunmehr noch die Pflichten des Unfallbeteiligten zur Mitwirkung bei den Feststellungen erweitert und somit der Anwendungsbereich der Vorschrift ausgedehnt. Damit wird zumindest ein Teil der Fälle, die

nach geltendem Recht als Versuch angesehen wurden, nach dem neuen Recht von Absatz 1 erfaßt werden.

- b) Wegen der voraussichtlich geringen praktischen Bedeutung wurde davon abgesehen, für Fälle, in denen eine Strafe wegen Versuchs verhängt aber noch nicht vollstreckt worden ist, eine Übergangsregelung zu schaffen. Der Ausschuß will damit jedoch nicht von der bei den vorausgegangenen Reform- und Änderungsgesetzen geübten Praxis abgehen, Fälle, in denen jemand wegen eines durch die Gesetzesänderung straffrei gewordenen Verhaltens verurteilt wurde, die Strafe aber noch nicht vollstreckt ist, ausdrücklich zu regeln. Soweit bei Inkrafttreten dieses Gesetzes einschlägige Fälle vorliegen sollten, geht der Ausschuß davon aus, daß sie von den zuständigen Behörden im Gnadenwege im hier erörterten Sinne abgeschlossen werden.
8. Besonderen Raum nahm in den Beratungen des Ausschusses, wie schon zuvor in der öffentlichen Diskussion, die Erörterung der Frage ein, ob eine Vorschrift über strafbefreienden Rücktritt geschaffen werden solle. Es wurde auf solche Fälle hingewiesen, in denen der Unfallbeteiligte zunächst in der ersten Aufregung flüchtet, sich aber, nachdem er die Sache nochmals in Ruhe überdacht hat, alsbald bei dem Geschädigten meldet. In diesen Fällen sind die Tatbestandsvoraussetzungen bereits erfüllt. Ohne Rücktrittsklausel kann der Täter sie auch durch eine nachträgliche Meldung nach den Absätzen 2 und 3 nicht mehr rückgängig machen. Es bleibt vielmehr nur noch die Möglichkeit der Einstellung gemäß § 153 StPO.

Eine Minderheit im Ausschuß setzte sich für die Schaffung einer derartigen Vorschrift ein. Es wurde argumentiert, daß in den genannten Fällen dem Zweck des § 142, dem Geschädigten die Durchsetzung seiner Ansprüche zu ermöglichen, voll Rechnung getragen werde. Ein Bedürfnis für die Bestrafung dieses Täters sei nicht zu erkennen. Vielmehr werde eine Regelung, die eine gefahrlose nachträgliche Meldung ermögliche, in zahlreichen Fällen geflüchtete Täter zu dem entsprechenden Verhalten veranlassen.

Die Mehrheit der Ausschußmitglieder lehnte eine derartige Vorschrift ab. Es wurde zwar anerkannt, daß in den aufgezeigten Fällen die Eröffnung des strafbefreienden Rücktritts eine angemessene Regelung wäre, obschon insoweit immerhin auch § 153 StPO zur Verfügung stehe.

Jedoch wurden die mit einer Rücktrittsklausel verbundenen Gefahren für die Wirksamkeit und

den Schutzzweck der Strafvorschrift als schwerer wiegend erachtet. Es wurde befürchtet, daß viele Unfallbeteiligte die Strafvorschrift und ihre Verpflichtung gegenüber den Geschädigten nicht mehr ernst nehmen würden; daß sie vielmehr der Versuchung erliegen würden, zunächst einmal sich zu entfernen, das Ergebnis der weiteren Untersuchung abzuwarten und, wenn dieses für sie günstig sei, es dabei zu belassen.

Selbst hinsichtlich derjenigen Fälle, in denen sich der Täter anschließend tatsächlich stellt, würde eine Rücktrittsklausel den Schutzzweck der Vorschrift gefährden. Denn häufig würden in der Zeit zwischen Unfall und nachträglicher Meldung Beweismittel, die für den Geschädigten von ausschlaggebender Bedeutung seien, verlorengehen. Das gelte insbesondere für den Fall, daß ein unter Alkohol stehender Unfallverursacher im Vertrauen auf die Rücktrittsmöglichkeit sich den Ermittlungen solange entzöge, bis der Blutalkohol abgebaut sei. Ebenso könnten am Unfallort Tatspuren wie Glassplitter, Schmutzreste usw. verlorengegangen sein. § 142 will aber dem Geschädigten helfen, die Beweise möglichst umfassend, d. h. an Ort und Stelle, zu sichern. Diesem Zweck laufe eine Rücktrittsklausel zuwider.

Der erwähnten Gefahr könne auch nicht durch den Einbau der einschränkenden Voraussetzung, daß der Unfallbeteiligte inzwischen keine Beweise beseitigt haben dürfe, begegnet werden. In vielen Fällen trete der Beweisverlust ohne Zutun des Täters ein. Die sichere Feststellung, daß Beweismittel nicht verlorengegangen seien, könne der Richter praktisch nie treffen.

Bei Abwägung aller Gesichtspunkte hielt die Ausschußmehrheit die Einfügung einer Rücktrittsklausel für unvertretbar. Hinsichtlich der Fälle, in denen der Täter durch sein nachträgliches Verhalten den Interessen des Geschädigten mit Sicherheit genüge tue, wurde die Überzeugung geäußert, daß in aller Regel über § 153 StPO eine sachgerechte Lösung erreicht werde.

Zu Artikel 2 — § 6 Abs. 1 StVG

unverändert

Zu Artikel 3 — Berlin-Klausel

Redaktionelle Änderung: die Berlin-Klausel wurde entsprechend dem Vorschlag des Bundesrates an die sonst übliche Formulierung angepaßt.

Zu Artikel 4 — Inkrafttreten

unverändert

Bonn, den 15. April 1975

Spranger **Lambinus**
Berichterstatte

Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Vierzehnten Strafrechtsänderungsgesetzes — Drucksache 7/2434 — in der anliegenden Fassung anzunehmen;
2. die zu dem Gesetzentwurf eingegangenen Petitionen für erledigt zu erklären.

Bonn, den 15. April 1975

Der Sonderausschuß für die Strafrechtsreform

Dr. Müller-Emmert	Spranger	Lambinus
Vorsitzender	Berichterstatter	

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines
Vierzehnten Strafrechtsänderungsgesetzes

— Drucksache 7/2434 —

mit den Beschlüssen des Sonderausschusses für die Strafrechtsreform

Entwurf

—

Beschlüsse des Sonderausschusses
für die Strafrechtsreform

—

Entwurf eines Vierzehnten Strafrechtsänderungsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Aenderung 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.

Entwurf eines Vierzehnten Strafrechtsänderungsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Aenderung des Strafgesetzbuches

1. In § 69 Abs. 2 Nr. 3 werden die Worte „der Verkehrsunfallflucht“ ersetzt durch die Worte „des unerlaubten Entfernens vom Unfallort“.

2. § 142 erhält folgende Fassung:

„§ 142

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

(1) unverändert

entfällt

(2) 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.

Entwurf

(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

Anderung 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.

Beschlüsse des Sonderausschusses
für die Strafrechtsreform

(3) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder **einer nahe gelegenen** 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.

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

Artikel 2

Anderung des Straßenverkehrsgesetzes

unverändert

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 **dieses Gesetzes** erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 4

Inkrafttreten

unverändert