



## Stellungnahme Nr. 49 September 2023

### zu einer möglichen Reform des Straftatbestands des Unerlaubten Entfernens vom Unfallort gemäß § 142 StGB

#### Mitglieder des Strafrechtausschusses

RA Prof. Dr. Dr. Alexander Ignor, Vorsitzender

RA Prof. Dr. Jan Bockemühl

RA Prof. Dr. Alfred Dierlamm

RA Prof. Dr. Björn Gercke

RA Thomas C. Knierim

RA Dr. Daniel M. Krause

RA Prof. Dr. Holger Matt (Berichterstatter)

RAin Anke Müller-Jacobsen

RA Prof. Dr. Ralf Neuhaus

RA Prof. Dr. Tido Park

RA Dr. Jens Schmidt

RAin Dr. Anne Wehnert

RAin Dr. Annette von Stetten

RAin Ulrike Paul, Vizepräsidentin, Bundesrechtsanwaltskammer

Ständiger Gast

Prof. Dr. Frank Saliger (Berichterstatter)

**Verteiler:** Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz  
Landesjustizminister/Justizsenatoren der Länder  
Rechtsausschuss des Deutschen Bundestages  
Arbeitskreise Recht der Bundestagsfraktionen  
Rechtsanwaltskammern  
Bundesverband der Freien Berufe  
Bundesnotarkammer  
Bundessteuerberaterkammer  
Deutscher Steuerberaterverband  
Wirtschaftsprüferkammer  
Institut der Wirtschaftsprüfer  
Deutscher Anwaltverein  
Deutscher Notarverein  
Deutscher Richterbund  
Deutscher Juristinnenbund  
Bundesvorstand Neue Richtervereinigung  
Strafverteidigervereinigungen  
Redaktionen der NJW, Beck Verlag, Deubner Verlag, Jurion, Juris, LexisNexis,  
Otto Schmidt Verlag, Strafverteidiger, Neue Zeitschrift für Strafrecht, ZAP Verlag,  
Zeitschrift für höchstrichterliche Rechtsprechung im Strafrecht,  
Neue Zeitschrift für Wirtschafts-, Steuer- und Unternehmensstrafrecht,  
wistra - Zeitschrift für Wirtschafts- und Steuerstrafrecht, Zeitschrift HRR-Strafrecht, Kri-  
minalpolitische Zeitschrift

Die Bundesrechtsanwaltskammer ist die Dachorganisation der anwaltlichen Selbstverwaltung. Sie vertritt die Interessen der 28 Rechtsanwaltskammern und damit der gesamten Anwaltschaft der Bundesrepublik Deutschland mit etwa 166.000 Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälten gegenüber Behörden, Gerichten und Organisationen – auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

## Stellungnahme

Die Bundesrechtsanwaltskammer begrüßt das Vorhaben des BMJ, den Straftatbestand des Unerlaubten Entferns vom Unfallort gemäß § 142 StGB nach Möglichkeiten einer Entkriminalisierung zu überprüfen. Das gilt sowohl hinsichtlich der Reformüberlegung des BMJ, § 142 StGB auf Unfallfluchten nach Personenschäden zu begrenzen (unten I. 1. und III. 2.), als auch hinsichtlich der Ahndung der Unfallflucht nach reinen Sachschäden als bloße Ordnungswidrigkeit (unten I. 1. und III. 3.). Bereits in seiner Stellungnahme Nr. 57/2021 mit dem Titel „Weniger ist mehr – den Rechtsstaat stärken durch Entkriminalisierung“ hat die Bundesrechtsanwaltskammer eine Reform des § 142 StGB befürwortet.<sup>1</sup>

### I.

#### Der Reformbedarf bei § 142 StGB

Darüber, dass der Straftatbestand des unerlaubten Entferns vom Unfallort gemäß § 142 StGB reformbedürftig ist, besteht im Schrifttum und dem Deutschen Verkehrsgerichtstag Einigkeit.<sup>2</sup> Vor allem vier Aspekte stehen im Fokus der Kritik:

#### 1. Kriminalisierung der Verkehrsunfallflucht bei Bagatellunfällen

Ein seit Jahrzehnten erhobenes Monitum gegen die aktuelle Fassung des § 142 StGB betrifft die Weite der Strafnorm. Zwar fallen Verkehrsunfälle mit objektiv völlig belanglosen Schäden, bei denen üblicherweise keine Schadensersatzansprüche gestellt werden, schon nicht unter den Tatbestand der Strafvorschrift (Wertgrenze ca. 25 Euro).<sup>3</sup> Jedoch wird abgesehen davon kritisiert, dass § 142 StGB auch die Verkehrsunfallflucht nach Bagatellunfällen kriminalisiert. Als Bagatellunfälle werden dabei genannt Verkehrsunfälle mit reinen Sachschäden beim Ein- und Ausparken von Fahrzeugen, bei Begegnungsunfällen mit Kollision allein der Fahrzeugspiegel, beim Entladen eines auf öffentlicher Straße geparkten Lkw durch die Ladung<sup>4</sup> oder bei der Beschädigung eines geparkten Fahrzeugs in der Nähe des Wohnhauses des Unfallverursachers, der zunächst ins eigene Haus geht, um dann wenige Minuten später zum Unfallort zurückzukehren.<sup>5</sup> An diesen Bagatellunfällen wird die systematische Widersprüchlichkeit des § 142 StGB besonders deutlich.<sup>6</sup> Denn während das Strafgesetz den Täter grundsätzlich nicht

---

<sup>1</sup> Strafrechtsausschuss der Bundesrechtsanwaltskammer, BRAK-Stellungnahme Nr. 57/2021, S. 7.

<sup>2</sup> Statt aller für das Schrifttum Sch/Sch-Sternberg-Lieben, StGB, 30. Aufl. 2019, § 142 Rn. 4; BeckOK-Kudlich, StGB, 56. Edition Stand: 1.11.2022, § 142 Rn. 2; vgl. auch die Kritik bei Fischer, StGB, 70. Aufl. 2023, § 142 Rn. 4 und MR-Renzikowski, StGB, 2. Aufl. 2020, § 142 Rn. 1 f. Zu den Reformvorschlägen des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstages siehe 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2018, S. XII f., 79 ff. und NZV 2018, 69 f.; dazu Zopfs, Veröffentlichungen des DVGT 2018, 107 und Fromm, NZV 2018, 5. Eingehend Kubatta, Zur Reformbedürftigkeit der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB), 2008.

<sup>3</sup> Stellvertretend Fischer, § 142 Rn. 11 und Fromm, NZV 2018, 5 (8).

<sup>4</sup> OLG Köln NZV 2011, 619.

<sup>5</sup> Fromm, NZV 2018, 5 (6 f.).

<sup>6</sup> Vgl. auch Fischer, § 142 Rn. 4, der eine Ungleichbehandlung moniert; van Bühren, ZAP 11/2023, 513.

einmal bei vorsätzlichen Sachbeschädigungen nach §§ 303 ff. StGB oder Brandstiftungen nach §§ 306 ff. StGB zum Verweilen am Tatort anhält, sollen dagegen Unfallbeteiligte selbst bei fahrlässig herbeigeführten Bagatellunfällen im Straßenverkehr dem strafbewehrten Verhaltensprogramm des § 142 StGB unterworfen sein. Obwohl das BVerfG § 142 StGB wiederholt als verfassungsgemäß bestätigt hat<sup>7</sup>, soll die Strafnorm deshalb von der Vorstellung eines subsidiären Strafrechts als ultima ratio weit entfernt sein bzw. wird lediglich als Produkt einer Lobby von Haftpflicht- und Kaskoversicherer erklärt.<sup>8</sup>

Hinzu kommt, dass Verkehrsunfallfluchten in den nicht als strafwürdig empfundenen Bagatellunfällen einen Großteil der Strafverfahren wegen § 142 StGB ausmachen.<sup>9</sup> Tatsächlich prägt die Verkehrsunfallflucht nach Verkehrsunfällen mit reinen oder geringen Sachschäden den Charakter des § 142 StGB als Massendelikt aus, wobei in Deutschland von jährlich etwa 400.000 Fluchten ausgegangen wird.<sup>10</sup> Im Jahr 2021 kam es zu 36.666 Aburteilungen.<sup>11</sup> Als Gründe dafür, dass die Fluchten nach Unfällen mit reinen Sachschäden dominieren (über 90%), wird der Anstieg der Rangier- und Bagatellunfälle in einem sich verdichtenden Verkehr sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit samt Modernisierung der Auto-technik angegeben, welche die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden zurückgedrängt hat.<sup>12</sup> Zudem nimmt die Flucht tendenz mit der Schwere der Unfallfolgen ab.<sup>13</sup> So betrug für das Jahr 2018 in Deutschland die Fluchtquote der Unfallbeteiligten bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschäden 10,4% und bei Unfällen mit Personenschäden nur 4,6%.<sup>14</sup> Der hohe Anteil von Verkehrsunfallfluchten nach Bagatellunfällen bei § 142 StGB dürfte erklären, warum die Einstellungsquote bei dieser Strafnorm überdurchschnittlich hoch ist.<sup>15</sup>

## 2. Rechtsunsicherheit durch Auslegungsprobleme und komplizierte Tatbestandsstruktur

Zu dem Problem der Überkriminalisierung tritt das Problem der Rechtsunsicherheit bei § 142 StGB. So werden Auslegungsschwierigkeiten bei § 142 StGB sowie die uneinheitliche Rechtsprechung beklagt, die insbesondere bei dem Nachweis der Wahrnehmbarkeit eines Verkehrsunfalls, bei der Bestimmung der Wartezeit nach einem Unfall sowie der Auslegung des bedeutenden Schadens bei der Rechtsfolge der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB zu erheblicher Rechtsunsicherheit geführt hätten.<sup>16</sup> Tatsächlich bestehen zu nahezu allen Tatbestandsmerkmalen des § 142 StGB Auslegungsprobleme (z.B. Unfall, Verkehrsunfall, Unfallbeteiligter, Unfallort, Entfernen, Wartezeit, unverzügliche Ermöglichung nachträglicher Feststellungen). Allerdings teilt § 142 StGB diesen Befund mit zahlreichen anderen Strafvorschriften des StGB, so dass die schiere Existenz von Auslegungsproblemen noch keine Reform verlangt. Zudem ist etwa das beklagte Problem des Nachweises der Wahrnehmbarkeit eines Verkehrsunfalls prozessualer Natur, lässt sich also nicht ohne Weiteres durch eine Reform des materiellen Rechts lösen bzw. entspannen, es sei denn, man entschliesse sich zu dem völlig unverhältnismäßigen Weg, auch eine Strafbarkeit der fahrlässigen Verkehrsunfallflucht einzuführen.

---

<sup>7</sup> BVerfGE 16, 191 ff.; BVerfG BeckRS 2001, 30168011; ebenso BGHSt 24, 382 (386). Kritisch und differenzierend dagegen NK-Kretschmer, § 142 Rn. 17 ff. mwNw.

<sup>8</sup> MR-Renzikowski, § 142 Rn. 1.

<sup>9</sup> Fromm, NZV 2018, 5 (7).

<sup>10</sup> MüKo-Zopfs, StGB, 4. Aufl. 2021, § 142 Rn. 15; Kubatta (Fn. 2), S. 110. Von jährlich ca. 250.000 Ermittlungsverfahren spricht ohne Nachweis Fischer, § 142 Rn. 2.

<sup>11</sup> NK-Kretschmer, StGB, 6. Aufl. 2023, § 142 Rn. 2 unter Bezug auf die Strafverfolgungsstatistik; vgl. auch die Zahlen bei Dölling, Kriminologie, 2021, S. 399 unter Bezug auf das Kraftfahrt-Bundesamt.

<sup>12</sup> Kubatta (Fn. 2), S. 110.

<sup>13</sup> Kubatta (Fn. 2), S. 110.

<sup>14</sup> Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 7, Verkehrsunfälle, Tab. 3.2; MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 15.

<sup>15</sup> Fromm, NZV 2018, 5 (9); vgl. auch MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 16 zum Verhältnis zwischen Verurteilungs- und Aburteilungsquote.

<sup>16</sup> Fromm, NZV 2018, 5 (7 f.); Bundesrechtsanwaltskammer (Fn. 1), S. 7.

Verantwortlich für die bei § 142 StGB im Ergebnis mit Recht kritisierte Rechtsunsicherheit ist daher ein anderer Aspekt, nämlich die komplizierte Struktur des Tatbestands.<sup>17</sup> Das strafbewehrte Verhaltensprogramm bei der Verkehrsunfallflucht setzt sich zusammen aus einer Feststellungsermöglichungspflicht bei feststellungsbereiten Personen (§ 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB), Wartepflicht bei Fehlen feststellungsbereiter Personen (§ 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB) sowie unverzüglicher nachträglicher Feststellungsermöglichungspflicht bei nach Ablauf der Wartefrist erfolgtem, berechtigtem oder entschuldigtem Entfernen vom Unfallort (§ 142 Abs. 2, 3 StGB). Dieses Verhaltensprogramm hat für Laien bis heute zu der großen Unsicherheit geführt, wie man sich pflichtgemäß nach einem Verkehrsunfall im Straßenverkehr verhalten soll.<sup>18</sup> Das gilt insbesondere hinsichtlich der nach den Umständen angemessene Wartepflicht gemäß § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB, deren Dauer sich unter Beachtung der Maßstäbe der Erforderlichkeit und Zumutbarkeit nach sämtlichen Umständen beurteilt, die für einen verständigen Beurteiler von Bedeutung sein können wie Schwere des Unfalls, erkennbare Schadenshöhe, Unfallort, Unfallzeit, Witterung, Verkehrsdichte usw.<sup>19</sup> Hier hat sich eine stark einzelfallbezogene Rechtsprechung gebildet<sup>20</sup>, die angesichts des Unwillens der Judikatur, eine absolute Höchstgrenze der Wartezeit festzulegen<sup>21</sup>, nur einen groben Anhalt bietet.<sup>22</sup> An dieser Unsicherheit für den Laien hat auch die Auslegung nichts geändert, dass das Hinterlassen einer Visitenkarte durch den Unfallbeteiligten die Wartepflicht nicht grundsätzlich aufhebt, jedoch wartezeitverkürzend wirken kann.<sup>23</sup> Es wird daher sogar bezweifelt, ob das komplexe Verhaltensprogramm des § 142 StGB das strafwürdige Verhalten genau beschreibt<sup>24</sup> bzw. nicht unverhältnismäßig ist etwa in dem Fall, dass der Täter bei einem Parkunfall nach Hinterlassen einer Visitenkarte den Unfallort ohne Einhaltung einer Wartezeit verlässt.<sup>25</sup>

### 3. Bedeutungslosigkeit der Tätigen Reue in § 142 Abs. 4 StGB

Verbreitet kritisiert wird an der geltenden Fassung des § 142 StGB darüber hinaus die praktische Bedeutungslosigkeit der Tätigen Reue in § 142 Abs. 4 StGB. Danach mildert das Gericht in den Fällen der Abs. 1 und 2 die Strafe oder kann von ihr absehen, wenn der Unfallbeteiligte innerhalb von 24 Stunden nach einem Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs mit ausschließlich nicht bedeutendem Sachschaden die Feststellungen nach Abs. 3 freiwillig nachträglich ermöglicht. Die Regelung ist erst 1998 durch das 6. StrRG auf Vorschlag des Bundesrates eingefügt worden, der mit der Regelung jenen Unfallbeteiligten, die sich unerlaubt vom Unfallort entfernt haben, eine „goldene Brücke“ bauen wollte.<sup>26</sup> Allerdings sind die Vorstellungen zur Tätigen Reue schon im Gesetzgebungsverfahren widersprüchlich geblieben. So wollte der Bundesrat einen Anreiz zur nachträglichen Meldung für Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs mit jeglichen Sachschäden schaffen, ohne an der grundsätzlichen Strafbarkeit der Tat etwas zu ändern<sup>27</sup>, während die Bundesregierung zur Steigerung der Anreizwirkung umgekehrt sogar einen Tatbestandsausschluss favorisierte, die Erstreckung der Regelung auch auf bedeutende Sachschäden jedoch im Hinblick auf das dadurch entstehende Spannungsverhältnis zu § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB für problematisch hielt.<sup>28</sup>

---

<sup>17</sup> Z.B. MR-Renzikowski, § 142 Rn. 2; MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 1.

<sup>18</sup> Fromm, NZV 2018, 5 (7); MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 1.

<sup>19</sup> Statt aller Fischer, § 142 Rn. 36; SSW-Ernemann, § 142 Rn. 35.

<sup>20</sup> Dazu etwa SSW-Ernemann, § 142 Rn. 35.

<sup>21</sup> MR-Renzikowski, § 142 Rn. 40 mit Nachweisen in Fn. 151.

<sup>22</sup> SSW-Ernemann, § 142 Rn. 35.

<sup>23</sup> Dazu Fischer, § 142 Rn. 37; SSW-Ernemann, § 142 Rn. 36; MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 86.

<sup>24</sup> MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 1.

<sup>25</sup> Fromm, NZV 2018, 5 (6 f.).

<sup>26</sup> BT-Drucks. 13/8587, S. 57; zur Einordnung dieser Tätigen-Reue-Regelung auch Matt/Saliger, ÖAnwBl. 2016, 307.

<sup>27</sup> BT-Drucks. 13/8587, S. 57.

<sup>28</sup> BT-Drucks. 13/8587, S. 80.

Interessant ist, dass der Gesetzgeber trotz der Beschränkung der Tätigen Reue auf im wesentlichen Parkunfälle mit nicht bedeutenden Sachschäden (letzterer Begriff gleichbedeutend mit dem Begriff in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB<sup>29</sup>; dazu unten I. 4.) von einem erheblichen Anwendungsbereich der Vorschrift ausgegangen ist.<sup>30</sup> Tatsächlich spielt die Tätige Reue aber in der Praxis keine Rolle.<sup>31</sup> Bemängelt werden neben dem zu engen Anwendungsbereich auch die Unwägbarkeiten zu Voraussetzungen (nicht bedeutender Sachschaden) und Rechtsfolge der Tätigen Reue (bloß fakultative Strafmilderung).<sup>32</sup> Insbesondere wird kritisiert, dass die Tätige Reue angesichts ihrer Folgenlosigkeit für gleichzeitig verwirklichte Ordnungswidrigkeiten gemäß §§ 34, 49 Abs. 1 Nr. 29 StVO iVm. § 24 Abs. 1 StVG und für die Eintragung im Fahreignungsregister<sup>33</sup> nur in einem sehr eingeschränkten Sinne als „goldene Brücke“ in die Strafmilderung gelten kann.<sup>34</sup> Wegen der damit einhergehenden Unsicherheit über den Eintritt der „goldenen Brücke“ wird daher sogar von Verteidigerseite vom Beschreiten der Tätigen Reue abgeraten.<sup>35</sup>

#### 4. Unverhältnismäßige Rechtsfolgen (§ 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB, § 111a StPO)

Ein vierter Kritikpunkt an den Regelungen zur Verkehrsunfallflucht betrifft die Problematik unverhältnismäßiger Rechtsfolgen im Anschluss an eine strafbare Verkehrsunfallflucht. So wird beanstandet, dass gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB die Regelvermutung für die mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen mit der Konsequenz der Entziehung der Fahrerlaubnis bereits bei jedem bedeutenden Schaden an fremden Sachen nach einer Verkehrsunfallflucht greift. Das wird als unverhältnismäßig gewertet, weil die in der Rechtsprechung uneinheitlich bestimmte Grenze des bedeutenden Sachschadens, die von 1300€<sup>36</sup> bis 2500€<sup>37</sup> reicht, angesichts stark gestiegener Reparaturkosten zu schnell und zu häufig überschritten wird.<sup>38</sup>

Beklagt wird schließlich die Handhabung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO in Strafverfahren wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort. Gerügt wird, dass die Judikatur sich nicht an die eigene Maßgabe halte, Ermittlungs- und Strafverfahren, in denen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet wurde, mit besonderer Beschleunigung zu führen. Das habe in der Praxis die problematische Konsequenz, dass es durchaus ratsam sei, sich etwa gegen einen Strafbefehl nicht gerichtlich zu wehren, um früher einen neuen Führerschein zu erhalten.<sup>39</sup>

---

<sup>29</sup> BT-Drucks. 13/9064, S. 10.

<sup>30</sup> BT-Drucks. 13/9064, S. 10.

<sup>31</sup> 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2018, S. 112; MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 129; Fischer, § 142 Rn. 62; Sch/Sch-Sternberg-Lieben, § 142 Rn. 88; NK-Kretschmer, § 142 Rn. 26, 112.

<sup>32</sup> Schulz, NJW 1998, 1440, 1442 ff.; MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 129.

<sup>33</sup> Siehe etwa §§ 4 Abs. 2 S. 2 Nr. 2, 28 Abs. 3 Nr. 1 StVG iVm. Nr. 2.1.7. der Anlage 13 zu § 40 FeV.

<sup>34</sup> MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 129; MR-Renzikowski, § 142 Rn. 69.

<sup>35</sup> Schulz, ZRP 2006, 149 (151); Lenhart, NJW 2010, 2184; MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 129.

<sup>36</sup> So die immer noch überwiegende Meinung: LG Schwerin BeckRS 2015, 132841, Rn. 4; BayObLG DAR 2020, 268 (269 f.) m. krit. Anm. Fromm; Fischer, § 142 Rn. 64; Sch/Sch-Sternberg-Lieben, § 142 Rn. 88b.

<sup>37</sup> LG Landshut DAR 2013, 588 (589) m. krit. Anm. Ernst; LG Nürnberg-Fürth BeckRS 2018, 49807, Rn. 10 mit Praxishinweis Krenberger, NZV 2020, 55.

<sup>38</sup> Vgl. Fromm, NZV 2018, 5 (7 f.).

<sup>39</sup> Zu dieser Kritik eingehend Fromm, NZV 2018, 5 (9 f.).

## II.

### Reformmaßgabe: Strenge Ausrichtung des § 142 StGB am Schutz zivilrechtlicher Beweisinteressen und Ansprüche

Die Kritik an § 142 StGB wirft die Frage auf, ob sich eine Reformmaßgabe entwickeln lässt, mit der den einzelnen Aspekten der Kritik Rechnung getragen werden kann. Angesprochen ist damit die Frage nach dem Rechtsgut einer Strafvorschrift gegen die Verkehrsunfallflucht. Nach heute herrschender Meinung dient § 142 StGB allein dem Schutz der Feststellung und Sicherung der durch einen Unfall entstandenen zivilrechtlichen Ansprüche einschließlich der Abwehr unberechtigter Ansprüche.<sup>40</sup> Diesem Zweck sind andere, ebenfalls schutzwürdige Interessen untergeordnet wie das Interesse des Täters an einer straflosen Selbstbegünstigung.<sup>41</sup> Insbesondere soll die Strafvorschrift nicht den Schutz des öffentlichen Interesses an der Ermittlung und Sanktionierung von Verkehrsstraftaten bezwecken, die häufig in Verbindung mit Verkehrsunfällen stehen wie Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB), Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) oder verbotene Kraftfahrzeugrennen (§ 315d StGB).<sup>42</sup>

Allerdings ist fraglich, ob der Gesetzgeber bei der Reform des § 142 StGB tatsächlich eine solche Beschränkung des Rechtsguts auf die reine Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche der Unfallbeteiligten effektiv verfolgt hat. Das geltende Recht geht im Kern zurück auf das 13. Strafrechtsänderungsgesetz vom 13. Juni 1975.<sup>43</sup> Für die herrschende Meinung spricht, dass die Mehrheit des Sonderausschusses für die Strafrechtsreform sich explizit gegen die Auffassung ausgesprochen hat, öffentliche Interessen wie die Sicherheit im Straßenverkehr als geschütztes Rechtsgut des § 142 StGB anzuerkennen. Stattdessen sollte der „eigentliche Schutzzweck der Vorschrift, wie im Regierungsentwurf vorgesehen, auf die Sicherung zivilrechtlicher Interessen der Unfallbeteiligten und der Geschädigten beschränkt werden.“<sup>44</sup> Mit der damit einhergehenden Zurückstellung der Verfolgung von öffentlichen Strafverfolgungs- und Verkehrssicherheitsinteressen war in der Tat schon im Regierungsentwurf die von der Rechtsprechung<sup>45</sup> anerkannte Ausklammerung von Alleinunfällen (=Unfälle, bei denen ausschließlich der Täter als Unfallbeteiligter und Geschädigter in Betracht kommt) aus dem Straftatbestand<sup>46</sup> oder die Nichteinführung einer steten Meldepflicht bei der Polizei selbst bei Unfällen mit schweren Folgen begründet worden.<sup>47</sup>

Andererseits redet selbst die Mehrheit des Sonderausschusses hinsichtlich der Beschränkung des Rechtsgutes auf den Schutz zivilrechtlichen Interessen nur von dem „eigentlichen Schutzzweck“ der Vorschrift. Das schließt es nicht aus, dass auch die Mehrheit des Sonderausschusses wie der Regierungsentwurf<sup>48</sup> die Ermittlung und Ahndung von Verkehrsstraftaten sowie die Feststellung ungeeigneter Kraftfahrer als „zwangsläufige(n), wenn auch kriminal- und verkehrspolitisch erwünschte(n),

---

<sup>40</sup> BVerfG BeckRS 2001, 30168011; BGHSt 29, 138 (142); *Fischer*, § 142 Rn. 2; *MüKo-Zopfs*, § 142 Rn. 2; *SSW-Ernemann*, § 142 Rn. 1; *MR-Renzikowski*, § 142 Rn. 1; *NK-Kretschmer*, § 142 Rn. 6.

<sup>41</sup> BT-Drucks. 7/2434, S. 5; BGHSt 29, 138 (142).

<sup>42</sup> BVerfGE 16, 191 (193); *MüKo-Zopfs*, § 142 Rn. 2; *MR-Renzikowski*, § 142 Rn. 1; *SSW-Ernemann*, § 142 Rn. 1; *NK-Kretschmer*, § 142 Rn. 6; auch *Sch/Sch-Sternberg-Lieben*, § 142 Rn. 1a.

<sup>43</sup> BGBl. I, 1349; zur geschichtlichen Entwicklung der Vorschrift statt aller *NK-Kretschmer*, § 142 Rn. 3 ff.

<sup>44</sup> BT-Drucks. 7/3503, S. 3. Siehe dagegen den Regierungsentwurf BT-Drucks. 7/2434, S. 5, wo der Schutz zivilrechtlicher Interessen nur als grundsätzlicher Rechtsgrund bezeichnet wird.

<sup>45</sup> BGHSt 8, 263 (267).

<sup>46</sup> BT-Drucks. 7/2434, S. 5.

<sup>47</sup> BT-Drucks. 7/2434, S. 6; vgl. auch BT-Drucks. 7/3503, S. 3.

<sup>48</sup> Vgl. BT-Drucks. 7/2434, S. 5 (§ 142 StGB dient „nicht in erster Linie“ zur Unschädlichmachung verkehrsuntüchtiger Fahrer oder der Erleichterung der Verfolgung von Verkehrsstraftaten; „im Interesse der Verkehrssicherheit durchaus willkommene Nebenfolge“) und 6 („Mitberücksichtigung der sozial-ethisch verwerflichen Gesinnung ... nicht ausgeschlossen“).

Nebeneffekt“ angesehen haben.<sup>49</sup> Entsprechend hat der Sonderausschuss die Ablehnung der Bindung der Strafverfolgung wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort bei Verkehrsunfällen mit leichten Schadensfolgen an einen Strafantrag des Geschädigten<sup>50</sup> sowie die Nichteinführung einer Rücktrittsklausel ebenfalls mit einer Schwächung der generalpräventiven Wirkung der Vorschrift begründet.<sup>51</sup> Insofern vernachlässigt die Akzentuierung des Schutzes zivilrechtlicher Interessen als alleinigem Rechtsgut des § 142 StGB durch die herrschende Meinung den Umstand, dass der Gesetzgeber dem Schutz von Strafverfolgung und Verkehrssicherheit als öffentlichen Interessen zumindest in Gestalt erwünschter Nebenfolgen Raum gegeben hat.<sup>52</sup> Wie anders ist es zu erklären, dass auch der Sonderausschuss die vom Rechtsgut her systematisch falsche<sup>53</sup> Einstufung des § 142 StGB im siebenten Abschnitt „Straftaten gegen die öffentliche Ordnung“ unbeanstandet gelassen, dass er an dem im Regierungsentwurf diskutierten und verworfenen Ausschluss des Tatbestandes bei Verkehrsunfällen mit geringfügigem Sachschaden<sup>54</sup> festgehalten und dass er schließlich die Regelvermutung für die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB aufrechterhalten hat.<sup>55</sup>

Die gegenwärtig anvisierte Reform des § 142 StGB muss daher – anders als die Reform von 1975 – den Schutz der zivilrechtlichen Interessen der Unfallbeteiligten als zutreffendes alleiniges Rechtsgut konsequent und systematisch stimmig umsetzen.<sup>56</sup> Das gilt für die Tatbestandsseite ebenso wie für die Tätige Reue als Umkehrverhalten oder die Rechtsfolgen in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB. Insbesondere ist die Tätige Reue von den Fesseln des § 142 Abs. 4 StGB zu befreien. Denn wenn es bei § 142 StGB wirklich ausschließlich um den Schutz der zivilrechtlichen Interessen an der Durchsetzung begründeter wie an der Abwehr unbegründeter Ansprüche geht<sup>57</sup>, dann muss der Anreiz zur nachtatlichen Ermöglichung der erforderlichen Feststellungen durch den Täter gestärkt werden.

### III.

#### Einzelne Reformvorschläge

Aus der Kritik des geltenden Rechts (oben I.) und auf Basis der erarbeiteten Reformmaßgabe (oben II.) ergeben sich folgende Reformvorschläge:

#### 1. Systematische Verortung des § 142 StGB bei den Vermögensdelikten

Soll § 142 StGB alleine dem Schutz zivilrechtlicher Interessen von Unfallbeteiligten und Geschädigten dienen, dann markiert die Strafvorschrift, wie auch die herrschende Meinung annimmt<sup>58</sup>, ein abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt. Als abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt ist § 142 StGB im siebenten

---

<sup>49</sup> So die Wiedergabe der im Regierungsentwurf vertretenen Ansicht durch den Sonderausschuss in BT-Drucks. 7/3503, S. 3.

<sup>50</sup> Zum Regierungsentwurf BT-Drucks. 7/2434, S. 6.

<sup>51</sup> BT-Drucks. 7/3503, S. 4 und 5.

<sup>52</sup> Von wenig glücklichen, aber historisch nachvollziehbaren Formulierungen des Gesetzgebers als Anlass zu Fehlinterpretationen spricht MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 2 mit Fn. 5.

<sup>53</sup> NK-Kretschmer, § 142 Rn. 6: „irreführend“.

<sup>54</sup> BT-Drucks. 7/2434, S. 6 mit der Begründung, dass durch eine solche Einschränkung „der Zwang zur Rücksichtnahme im Verkehr in gefährlicher Weise aufgeweicht werden“ könnte.

<sup>55</sup> Vgl. BT-Drucks. 7/3503, S. 3.

<sup>56</sup> In die gleiche Richtung der 56. Deutsche Verkehrsgerichtstag, 2018, S. XII und NZV 2018, 69; so bereits Bundesrechtsanwaltskammer (Fn. 1), S. 7.

<sup>57</sup> So BT-Drucks. 7/3503, S. 3.

<sup>58</sup> Fischer, § 142 Rn. 2; SSW-Ernemann, § 142 Rn. 1; MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 4; Sch/Sch-Sternberg-Lieben, § 142 Rn. 1a.

Abschnitt zu den Straftaten gegen die öffentliche Ordnung systematisch deplatziert.<sup>59</sup> Um den Charakter als abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt klar zum Ausdruck zu bringen und vor allem den verfehlten Anschein einer Verfolgung öffentlicher Verkehrsinteressen selbst als Nebenfolgen zu vermeiden, bedarf die Strafvorschrift einer systematischen Neuverortung bei den Vermögensdelikten, etwa als neuer § 265 f. StGB.

## 2. Beschränkung des § 142 StGB auf Verkehrsunfälle mit Personenschäden

Eine weitere Konsequenz der strikten Orientierung des Tatbestands der Verkehrsunfallflucht am Schutz zivilrechtlicher Interessen von Unfallbeteiligten betrifft die Unverhältnismäßigkeit der Erstreckung des geltenden § 142 StGB auf alle Verkehrsunfälle, objektiv völlig belanglose Schäden ausgenommen.<sup>60</sup> Als unverhältnismäßig erscheint insbesondere die Erfassung jeglicher Bagatellunfälle<sup>61</sup> und die fehlende Differenzierung zwischen Verkehrsunfällen mit Personen- und Sachschäden. Denn auf Basis einer streng zivilrechtlichen Deutung des Rechtsguts von § 142 StGB ist es problematisch, dass die Strafbewehrung des unerlaubten Entfernens vom Unfallort bei jeglichen Verkehrsunfällen das der Verkehrsunfallflucht typischerweise zugrundeliegende Selbstbegünstigungsinteresse des Täters überwiegen soll. Das zeigt sich namentlich bei Bagatellunfällen, bei denen die Fluchttendenz besonders hoch ist<sup>62</sup>, wie allgemein bei Verkehrsunfällen mit bloßen Sachschäden. Flieht der Täter hier vom Unfallort, weil er Strafverfolgung (etwa bei Fahren unter Alkoholeinfluss oder ohne Führerschein) oder die Aufdeckung eines außerehelichen Liebesverhältnisses fürchtet, ohne dass er die zivilrechtlichen Ersatzansprüche von Unfallgeschädigten vereiteln will, so verfehlt eine Strafbewehrung den Rechtsgutsbezug.<sup>63</sup> Das gilt umso mehr, als auch Unfallgeschädigte bei Verkehrsunfällen mit reinen Sachschäden mehr an einer zutreffenden zivilrechtlichen Regulierung der Schadensfolgen interessiert sein dürften als an einer strikten Einhaltung der Trias von Vorstellungspflicht mit Ermöglichungspflicht, Wartepflicht und nachträglicher Feststellungsermöglichungspflicht. Die Höherbewertung und Strafbewehrung dieser Pflichten im Verhältnis zum Selbstbegünstigungsinteresse des Unfallflüchtigen lässt sich daher nur bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden, nicht aber bei Verkehrsunfällen mit reinen Sachschäden rechtfertigen.<sup>64</sup>

Daraus ist die Konsequenz zu ziehen, dass ein reformierter § 142 StGB auf Verkehrsunfälle mit Personenschäden (einschließlich Sachschäden) zu beschränken ist. Mit der Ausrichtung der Strafbarkeit an der Unterscheidung von Verkehrsunfällen mit Personenschäden und reinen Sachschäden würde das überstrenge deutsche Strafrecht zur Verkehrsunfallflucht anschlussfähig an internationale Regelungen. Schon Art. 31 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr, das Deutschland ratifiziert hat, differenziert seit 1968 zwischen Unfällen mit Personen- und Unfällen mit Sachschäden.<sup>65</sup> Auch in anderen europäischen Ländern wie Schweiz oder Österreich existiert kein eigenständiges Kriminaldelikt gegen die Verkehrsunfallflucht, sondern finden sich für Verkehrsunfälle mit Personenschäden nebenstrafrechtliche Sanktionierungen (Art. 92 Abs. 2 schwSVG) bzw. Strafbewehrungen als qualifizierter Fall einer unterlassenen Hilfeleistung (§ 94 öStGB). Demgegenüber werden Pflichtverletzungen bei Verkehrsunfällen mit Sachschäden als Verwaltungsübertretungen geahndet (Art. 51 Abs. 3 iVm. Art. 92 Abs. 1 schwSVG bzw. § 99 Abs. 2 lit. a), Abs. 3 lit. b) öStVO).<sup>66</sup> Mit der Unterscheidung zwischen Personen- und Sachschäden soll den Verkehrsteilnehmern in der Schweiz und Österreich die

---

<sup>59</sup> Oben II. mit Fn. 53.

<sup>60</sup> Oben I. 1. mit Fn. 3.

<sup>61</sup> Oben I. 1.

<sup>62</sup> Oben I. 1.

<sup>63</sup> Vgl. auch *Kubatta* (Fn. 2), S. 113.

<sup>64</sup> Ebenso *Leipold*, Verkehrsunfallflucht – Eine rechtsvergleichende Untersuchung der Länder Österreich, Schweiz und Bundesrepublik Deutschland, 1987, S. 50, 222 ff.

<sup>65</sup> Siehe BGBl. II 1977, S. 811 (841 f.).

<sup>66</sup> Vgl. dazu *Duttge*, JR 2001, 181 ff.; *Kubatta* (Fn. 2), S. 114 ff. Zur Rechtslage in anderen europäischen Ländern siehe *MüKo-Zopfs*, § 142 Rn. 20 f.

unterschiedliche Wertigkeit der betroffenen Rechtsgüter verdeutlicht werden.<sup>67</sup> Das verdient Zustimmung. Denn soweit § 142 StGB eine Ausnahme von dem Grundsatz der Straflosigkeit des Fliehens vom Tatort als Selbstbegünstigungshandlung statuiert, ist diese Ausnahme eng auszugestalten und auf Verkehrsunfälle mit Personenschäden zu begrenzen. Das entspricht der Rechtswirklichkeit, in welcher die Normbefehle des geltenden § 142 StGB bei Verkehrsunfällen mit reinen Sachschäden, insbesondere Bagatellunfällen, in großen Teilen der Bevölkerung undeutlich geblieben sind.<sup>68</sup>

Beschränkt man § 142 StGB auf Verkehrsunfälle mit Personenschäden<sup>69</sup>, so entspannen sich weitere Probleme. Das betrifft zunächst die Auslegungsproblematik um die Wartepflicht beim Fehlen feststellungsbereiter Personen, die sich bislang vor allem bei Verkehrsunfällen mit reinen Sachschäden stellen<sup>70</sup> und die obsolet würden. Keine taugliche Alternative bildete hier der Ausschluss lediglich von Verkehrsunfällen mit Bagatellschäden aus dem Tatbestand.<sup>71</sup> Abgesehen von der dann entstehenden Auslegungsproblematik zu der – nicht festen und wahrscheinlich unter den Gerichten wiederum uneinheitlich bestimmten – Grenze zwischen Bagatellschäden und bedeutenden Sachschäden würde auch die uneinheitliche Einstellungspraxis zu § 153a StPO bei Verkehrsunfällen jenseits von Bagatellschäden<sup>72</sup> und damit die Entlastung der Strafjustiz verfehlt. Darüber hinaus verschwände bei einer Ausklammerung nur von Verkehrsunfällen mit geringen Sachschäden die unverhältnismäßige Regelvermutung in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB nicht, die erst bei bedeutenden Sachschäden greift.<sup>73</sup> Das alles spricht für die zustimmungswürdige Reformüberlegung des BMJ, § 142 StGB auf Unfallfluchten nach Personenschäden zu begrenzen.

### **3. Herabstufung der Verkehrsunfallflucht bei reinen Sachschäden zur OWi und Einführung einer Meldepflicht**

Mit der Beschränkung des § 142 StGB auf Verkehrsunfällen mit Personenschäden ist noch nicht entschieden, wie mit der Verkehrsunfallflucht bei reinen Sachschäden umzugehen ist. Eine völlige Sanktionslosigkeit ist zwar denkbar, entspräche aber nicht den zivilrechtlichen Beweissicherungsinteressen von Unfallgeschädigten. Dass diese Interessen schutzwürdig und Pflichtverletzungen wie eine Unfallflucht zumindest als Ordnungswidrigkeit ahndungswürdig sind, zeigt schon das geltende Recht in § 34 Abs. 1 Nr. 5, 6b iVm. § 49 Abs. 1 Nr. 29 StVO, ohne freilich zwischen Personen- und Sachschäden zu differenzieren. Auch international werden Pflichtverletzungen bei Verkehrsunfällen mit reinen Sachschäden zumindest als Geldbuße bzw. Verwaltungsübertretung sanktioniert, wie die Beispiele Schweiz und Österreich belegen.<sup>74</sup> Es ist daher mit dem BMJ vorzugswürdig, die Unfallflucht nach Verkehrsunfällen mit reinen Sachschäden als Ordnungswidrigkeit zu ahnden.<sup>75</sup>

Allerdings stellt sich die Frage, welches Verhaltensprogramm einem Unfallbeteiligten bei Verkehrsunfällen mit reinen Sachschäden sanktionsbewehrt auferlegt werden soll. Der geltende § 34 Abs. 1 Nrn. 5-7 StVO ist mit Angabe-, Vorweisungs-, Warte- und nachträglicher Feststellungsermöglichungspflicht ähnlich aufgebaut wie der geltende § 142 StGB. Bezieht man auch den Zweck des § 34 StVO allein auf

---

<sup>67</sup> *Leipold* (Fn. 64), S. 215; *Kubatta* (Fn. 2), S. 123.

<sup>68</sup> *MüKo-Zopfs*, § 142 Rn. 22; vgl. auch *Fromm*, NZV 2018, 5 (6 f., 8 f.) sowie oben I. 1. und 2.

<sup>69</sup> Ebenso wie in Frankreich, Dänemark und Belgien; dazu *van Bühren*, ZAP 11/2023, 513.

<sup>70</sup> Oben I. 1 und I. 2.

<sup>71</sup> In diese Richtung *Fromm*, NZV 2018, 5 (8 f.).

<sup>72</sup> Vgl. *Fromm*, NZV 2018, 5 (9).

<sup>73</sup> Dazu oben I. 4.

<sup>74</sup> Oben III. 2.

<sup>75</sup> Ebenso DAV, Stellungnahme Nr. 33/2023, S. 6, der darüber hinaus auch eine Verkehrsunfallflucht bei Verkehrsunfällen mit leichtesten Verletzungen als Ordnungswidrigkeit sanktionieren will; *van Bühren*, ZAP 11/2023, 514. A.A. *Kubatta* (Fn. 2), S. 88; Deutscher Richterbund, Stellungnahme Nr. 10/23, S. 1, 2 f.

den Schutz der zivilrechtlichen Interessen von Unfallbeteiligten und Unfallgeschädigten<sup>76</sup>, so erscheint dieses Verhaltensprogramm unnötig kompliziert. Zwar kann man an dem Verhaltensprogramm des § 34 Abs. 1 Nr. 5 StVO bei Anwesenheit feststellungsbereiter Personen und seiner Sanktionierung als Ordnungswidrigkeit festhalten. Soweit aber feststellungsbereite Personen bei Verkehrsunfällen mit reinen Sachschäden fehlen, sollte eine Wartepflicht wie in § 34 Abs. 1 Nr. 6b StVO entfallen. Denn ein abwesender Unfallgeschädigter hat kein Interesse an wartenden Unfallverursachern, sondern an einer unverzüglichen Meldung der erforderlichen Unfallinformationen. Die Wartepflicht ist daher mit dem BMJ und anderen europäischen Ländern wie Belgien, Dänemark oder Italien<sup>77</sup> zu ersetzen durch eine Pflicht, die erforderlichen Informationen nach § 35 Abs. 1 Nr. 7 StVO entweder direkt an der Unfallstelle oder unverzüglich nach Entfernung vom Unfallort den Unfallgeschädigten oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle zu melden.<sup>78</sup> Allein die Verletzung der Meldepflicht sollte bei Abwesenheit von feststellungsbereiten Personen als Ordnungswidrigkeit in § 49 Abs. 1 Nr. 29 StVO sanktioniert werden.<sup>79</sup>

Das BMJ erwägt, für die Erfüllung der Meldepflicht eine Meldung über eine standardisierte Online-Maske mit ggf. hochzuladenden Bildern vom Unfallort und Schaden oder eine Schadensmeldung, die am geschädigten Fahrzeug anzubringen wäre, genügen zu lassen. Gegen den (alten) Vorschlag, am geschädigten Fahrzeug eine (standardisierte) Schadensmeldung zu „fixieren“<sup>80</sup>, spricht die Unsicherheit, dass die Meldung den Geschädigten überhaupt (unversehrt) erreicht, da die Meldung vom Regen beschädigt, vom Wind fortgeweht oder von Dritten entfernt werden kann. Das eröffnet Raum für Schutzbehauptungen.<sup>81</sup> Weiterführender gegenüber dem bisherigen Recht ist daher die Meldung über eine standardisierte Online-Maske.<sup>82</sup> Sie erscheint im Hinblick auf die nahezu allseitige Verbreitung von Handys zeitgemäß und verspricht eine grundsätzlich schnellere und beweissichere Erfüllung der zivilrechtlichen Interessen der Unfallbeteiligten. Dabei ist entgegen dem BMJ eine alternative Wartepflicht nicht erforderlich, falls von der (zukünftigen) digitalen Meldemöglichkeit aufgrund eines Funklochs oder einer Akkuentladung kein Gebrauch gemacht werden kann. Denn das Problem der fehlenden Möglichkeit einer digitalen Meldung am Tatort sollte nicht durch die Beibehaltung einer Wartepflicht gelöst werden, die bei reinen Sachschäden infolge ihrer Irrelevanz für die zivilrechtlichen Interessen der Unfallgeschädigten gänzlich abzuschaffen ist, sondern durch Schaffung der Möglichkeit, die Meldepflicht am Unfallort und/oder unverzüglich nach Entfernung vom Unfallort erfüllen zu dürfen.<sup>83</sup>

Fraglich ist, gegenüber wem eine digitale Meldung zu erfolgen hätte. Aus Sicht der Unfallverursacher, aber auch aus Sicht der Unfallgeschädigten käme zunächst eine neutrale digitale Meldestelle in Betracht. Denn gegenüber einer neutralen Meldestelle besteht eine geringere Hemmschwelle zur Meldung als gegenüber einer Polizeidienststelle, bei der befürchtet werden könnte, dass die Meldung zur Prüfung der Einleitung eines Strafverfahrens wegen Straßenverkehrsdelikten genutzt wird.<sup>84</sup> Allerdings entstände bei der Einrichtung einer neutralen digitalen Meldestelle das Problem, dass dafür (neue) personelle und sachliche Ressourcen aufgewendet werden müssten, was bei einer bundesweiten Meldestelle ein beachtliches Finanzierungsproblem aufwürfe. Um das Problem zu entspannen, könnte man aber erwägen, den bereits seit 1972 bestehenden, rund um die Uhr erreichbaren Zentralruf der Autoversicherer, der gemäß § 8a PflVG als Auskunftsstelle für Geschädigte fungiert, für Unfallmeldungen durch

---

<sup>76</sup> Vgl. dazu oben II.

<sup>77</sup> Dazu MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 20 mit Fn. 55.

<sup>78</sup> Die Option einer Meldepflicht hält auch der Richterbund, Stellungnahme Nr. 10/23, S. 4 f. für erwägenswert.

<sup>79</sup> Zur vergleichbaren Rechtslage in anderen europäischen Ländern MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 20 mit Fn. 56.

<sup>80</sup> Vgl. dazu bereits MüKo-Zopfs, § 142 Rn. 22; Sch/Sch-Sternberg-Lieben, § 142 Rn. 4.

<sup>81</sup> Ablehnend deshalb auch der Deutsche Richterbund, Stellungnahme Nr. 10/23, S. 4.

<sup>82</sup> Für eine telefonische Meldung bereits Bundesrechtsanwaltskammer (Fn. 1), S. 7.

<sup>83</sup> Kritisch zur alternativen Wartepflicht auch Deutscher Richterbund, Stellungnahme Nr. 10/23, S. 4 f.

<sup>84</sup> Vgl. Graeger, NZV 1991, 181 (182); Bundesrechtsanwaltskammer (Fn. 1), S. 7. A.A. z.B. Park, DAR 1993, 246 (249).

Unfallverursacher zu öffnen.<sup>85</sup> Das könnte eine bedeutende Entlastung für die Strafjustiz bewirken. Sollte das politisch nicht möglich sein, wäre auch zu überlegen, eine digitale Meldestelle bei der Polizei einzurichten. Um die Hemmschwelle abzusenken, sollte in der Gesetzesbegründung aber klargestellt werden, dass eine digitale Unfallmeldung alleine nicht hinreicht, um strafrechtliche Ermittlungen gegen den Meldenden wegen Straßenverkehrsdelikte einzuleiten.

Auch bei Einführung einer (digitalen) Meldepflicht sollte eine Regelung zur Tätigen Reue bei Verkehrsunfällen mit reinen Sachschäden eingeführt werden. Zwar gilt im Ordnungswidrigkeitenrecht das Opportunitätsprinzip, so dass einem hinreichenden Umkehrverhalten des Täters auch im Wege der Einstellung des OWi-Verfahrens gemäß § 47 OWiG Rechnung getragen werden kann. Um eine bundeseinheitliche und rechtssichere Berücksichtigung der Tätigen Reue zu gewährleisten und damit den Anreiz zur Unfallmeldung durch den Unfallverursacher im Hinblick auf die zivilrechtlichen Interessen des Unfallgeschädigten zu erhöhen, empfiehlt sich gleichwohl eine ausdrückliche Tätige-Reue-Regelung nach dem Vorbild bei § 142 StGB (dazu unten III. 4.).<sup>86</sup>

#### 4. Erstreckung der Tätigen Reue auf alle Verkehrsunfälle

Stellt man allein auf den Schutz der zivilrechtlichen Interessen der Unfallgeschädigten bei der Verkehrsunfallflucht gemäß § 142 StGB und im Ordnungswidrigkeitenrecht ab<sup>87</sup>, so muss der Anreiz für Unfallverursacher zur Erfüllung ihrer Feststellungs- und (zukünftigen) Meldepflichten auch nach unerlaubter Entfernung vom Unfallort bzw. Versäumnis einer unverzüglichen Meldung (bei reinen Sachschäden) gesteigert werden. Das verlangt nach einer Ausweitung der bisherigen Tätige-Reue-Regelung in § 142 Abs. 4 StGB, deren Schwächen analysiert worden sind.<sup>88</sup> So ist die Tätige Reue in § 142 Abs. 4 von ihrer Beschränkung auf Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs mit ausschließlich nicht bedeutenden Sachschäden zu befreien und auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschäden (einschließlich dabei entstandener Sachschäden) zu erstrecken.<sup>89</sup> Denn gerade bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden sind die zivilrechtlichen Entschädigungsinteressen der Unfallbeteiligten besonders virulent, weshalb die Tätige Reue in Gestalt einer freiwilligen Ermöglichung nachträglicher Feststellungen innerhalb von 24h nach einem Unfall<sup>90</sup> eröffnet sein muss. Für den Fall, dass die vorgeschlagene Herabstufung der Verkehrsunfallflucht bei reinen Sachschäden zur OWi keine Zustimmung findet<sup>91</sup>, sollte die Tätige Reue in § 142 Abs. 4 StGB auch auf Verkehrsunfälle mit reinen Sachschäden unabhängig von der Schadenshöhe erstreckt werden. Für den Fall einer Herabstufung der Verkehrsunfallflucht bei reinen Sachschäden zur OWi sollte die neue Tätige-Reue-Regelung an die gleichen Voraussetzungen wie beim reformierten § 142 Abs. 4 StGB gebunden werden.

Auch in den Rechtsfolgen ist die Tätige Reue von den Unwägbarkeiten des geltenden Rechts zu befreien. Strafmilderung oder fakultatives Absehen von Strafe wie im geltenden § 142 Abs. 4 StGB bieten zu wenig Anreiz für ein Beschreiten der Tätigen Reue. Deshalb muss Rechtsfolge einer neuen Tätigen

---

<sup>85</sup> So der Vorschlag von NK-Kretschmer, § 142 Rn. 141.

<sup>86</sup> I.E. ebenso DAV, Stellungnahme Nr. 33/2023, S. 7.

<sup>87</sup> Oben II.

<sup>88</sup> Oben I. 3. Grundsätzlich zur Problematik der Tätige-Reue-Regelungen im StGB *Matt/Saliger*, ÖAnwBl. 2016, 307.

<sup>89</sup> Ebenso 56. Deutsche Verkehrsgerichtstag, 2018, S. XIII und NZV 2018, 69; Bundesrechtsanwaltskammer (Fn. 1), S. 7; DAV, Stellungnahme Nr. 33/2023, S. 7; i.E. auch *Schulz*, NJW 1998, 1440, 1443 f.; für eine Ausdehnung auf alle Sachschäden und Unfälle im fließenden Verkehr *Kubatta* (Fn. 2), S. 165 ff. und 167 f.; für eine Ausdehnung auf alle Sachschäden *Zopfs*, in: 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2018, S. 115; allgemein für einen Ausbau der Tätigen Reue *Matt/Saliger*, ÖAnwBl. 2016, 307 (309 ff.). A.A. Deutscher Richterbund, Stellungnahme Nr. 10/23, S. 5.

<sup>90</sup> Für Beibehaltung der 24h-Frist *Kubatta* (Fn. 2), S. 167.

<sup>91</sup> Oben III. 3.

Reue zwingend die Straflosigkeit wegen Verkehrsunfallflucht sein.<sup>92</sup> Darüber hinaus ist die Tätige Reue in § 142 Abs. 4 StGB anders als im geltenden Recht<sup>93</sup> tatsächlich als „goldene Brücke“ in die Sanktionslosigkeit auszugestalten, um ihre bisherige praktische Bedeutungslosigkeit aufzuheben. Deshalb muss die reformierte Tätige Reue in § 142 Abs. 4 StGB ebenso zum Ausschluss entsprechender OWi-Tatbestände führen wie eine Eintragung im Fahreignungsregister ausschließen. Letzteres gilt auch für eine entsprechende Tätige-Reue-Regelung im OWiG.

### **5. Entschärfung des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB und Auswirkungen auf Versicherungsvertragsrecht**

Schließlich sind einige Rechtsfolgen der Verkehrsunfallflucht zu entschärfen. Das betrifft vor allem die kritisierte Regelvermutung in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB.<sup>94</sup> Die Vermutung, dass jede Verkehrsunfallflucht bei bedeutenden Schäden an fremden Sachen zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führt, sollte aufgegeben und auf Verkehrsunfälle mit Personenschäden beschränkt werden.<sup>95</sup> Darüber hinaus ist die Wechselwirkung zwischen einer Reform des § 142 StGB und den versicherungsvertraglichen Aufklärungsobliegenheiten zu beachten. Insoweit ist zu fordern, dass das Versicherungsvertragsrecht den strafrechtlichen Regeln in § 142 StGB und im OWi folgt.<sup>96</sup> Insbesondere muss sich eine Tätige Reue auch im Versicherungsvertragsrecht positiv zugunsten des Versicherungsnehmers auswirken.

- - -

---

<sup>92</sup> DAV, Stellungnahme Nr. 33/2023, S. 7; *Kubatta* (Fn. 2), S. 165: persönlicher Strafaufhebungsgrund; vgl. auch *Henseler*, § 142 IV StGB – Ist eine tätige Reue des Gesetzgebers erforderlich? 2011, S. 287 ff. (300).

<sup>93</sup> Vgl. oben I. 3.

<sup>94</sup> Dazu oben I. 4.

<sup>95</sup> Für eine Streichung der Vorschrift sogar *Quarch*, in: 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2018, S. 84. Für eine Einschränkung auch 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2018, S. XIII und NZV 2018, 69 f.

<sup>96</sup> Vgl. 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2018, S. XIII und NZV 2018, 70; zum Problem näher *Schulz-Merkel*, in: 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2018, S. 93 ff.