

Stellungnahme

des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

23.05.2023

Verbändeanhörung zu einer möglichen Änderung des § 142 StGB – Herabstufung der Unfallflucht nach reinen Sachschäden zur Ordnungswidrigkeit

*Schreiben des Bundesministeriums der Justiz vom 12.04.2023 (Az.: IIA6 –
403705#00001#0001)*

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) bedankt sich für die Einladung zur Verbändeanhörung vom 12.04.2023 und beantwortet diese mit der folgenden Stellungnahme.

I. Vorbemerkungen

Die im Anschreiben des Bundesministeriums der Justiz (BMJ) aufgeworfenen Fragestellungen sollen hier im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit kommentiert werden. Schutzzweck von § 142 StGB ist die Sicherung der Ansprüche der Geschädigten von Verkehrsunfällen und damit nicht unmittelbar die Verkehrssicherheit. Gleichwohl entfaltet die Norm eine Nebenwirkung auf die Verkehrssicherheit, da sie – in Verbindung mit den Verhaltensvorschriften aus § 34 StVO – das Verantwortungsprinzip bei der Beteiligung an Verkehrsunfällen in Gestalt einer Mitwirkung an der Beweissicherung und damit insgesamt den Rechtsfrieden im Straßenverkehr stützt.

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind ebenfalls im Bearbeitungs- und Ermittlungsaufwand von Polizeien, Bußgeldstellen und Justiz zu sehen. Hier ist insgesamt auf ausreichende Ressourcen für die Ahndung von Verkehrsverstößen Wert zu legen.

Geringere Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit werden bei Unfällen mit Sachschäden im Zusammenhang des ruhenden Verkehrs gesehen. Hier gilt selbstverständlich auch, dass der Bearbeitungsaufwand für die genannten Behörden begrenzt bleiben muss. Da hier in aller Regel die Regulierung von Sachschäden im Vordergrund steht, beziehen sich die folgenden Ausführungen auf Unfallflucht im fließenden Verkehr mit entsprechenden Berührungspunkten zu Personenschäden.

II. Im Einzelnen

1. Beschränkung des § 142 StGB auf Unfallfluchten nach Personenschäden

Eine Herabstufung der Unfallflucht nach reinen Sachschäden zur Ordnungswidrigkeit würde einer praxismgerechten Abgrenzung von Sach- und Personenschäden bedürfen, um den Vorsatz des Unfallflüchtigen nachweisen zu können. Dies ist im fließenden Verkehr als problematisch anzusehen: Diese Unterscheidung würde die vorgeschobene oder im Einzelfall eventuell sogar zutreffende Behauptung der Unfallflüchtigen ermöglichen, man habe die Verletzung des Unfallgegners nicht erkannt. Dies rechtssicher zu ermitteln, dürfte in den meisten Fällen aufwändig oder unmöglich sein. Schon allein die Nichtaufklärung der Fahreigenschaft könnte einer Ermittlung im Wege stehen und massenhaft zu Einstellungen der Verfahren führen.

Das im Schreiben richtigerweise formulierte Ziel, „Die geschützten Beweissicherungsinteressen eines körperlich Geschädigten erfordern stets die strikte Einhaltung des Normbefehl, am Unfallort zu verbleiben und sich als Unfallbeteiligter zu erkennen zu geben.“ (S. 2, 2. Absatz), könnte somit in der Praxis unterlaufen werden, ohne dass die präventive Wirkung der Strafandrohung zum Zuge kommt.

Darüber hinaus könnte die Herabstufung zu einer Ordnungswidrigkeit ein falsch verstandenes Signal in die Verkehrsgemeinschaft senden („Kavaliersdelikt“), wodurch die general-präventive Nebenwirkung der Norm deutlich gemindert würde.

Insbesondere muss gefragt werden, ob auf die spezialpräventive Nebenwirkung des Straftatbestandes aus § 142 StGB im fließenden Verkehr verzichtet werden kann: Zu erwarten ist, dass die Hemmschwelle, sich unerlaubt zu entfernen, gesenkt würde. Schließlich ist der Anreiz, den Unfall nicht zu melden, wegen der Rückstufung bei der Kfz-Versicherung ohnehin recht groß. Verkehrspsychologisch lassen sich weitere starke Motive für die Unfallflucht benennen, denen wirksam entgegnet werden muss. Dazu gehört etwa die Befürchtung berufliche Nachteile zu erleiden, Termine zu verpassen oder schlicht das egozentrische Interesse, sich von finanziellen Schäden freizuhalten. Von Interesse sind hier vor allem die besonders stark wirkenden Motive, weitere Verkehrsdelikte zu verschleiern wie Trunkenheitsfahrten oder Fahrten unter der Wirkung sonstiger berauschender Mittel, Fahren ohne Fahrerlaubnis oder Fahren ohne Versicherungsschutz.

Hier kommt zwar die Strafandrohung bei Verlassen des Unfallortes einer Selbstbezeichnung gleich. Diese würde jedoch im Fall einer Herabstufung auf eine Ordnungswidrigkeit nicht systematisch aufgelöst, sondern nur graduell verändert.

Hierzu ist anzumerken, dass das Bundesverfassungsgericht (BVerfG, 29.05.1963 2 BvR 161/63) § 142 StGB für verfassungskonform erklärt hat und jedenfalls ein Recht auf eine Selbstbegünstigung durch Unfallflucht nicht besteht.

Weiterer fachlicher Erörterungen bedarf die Frage, ob eine Beschränkung der Entziehung Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB auf Personenschäden ein milderes geeignetes Mittel darstellen könnte, um die vom BMJ beabsichtigten Ziele zu erfüllen (vgl. dazu 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2018, Arbeitskreis III).

2. Ahndung der Unfallflucht nach reinen Sachschäden als Ordnungswidrigkeit und Regelung von Verhaltenspflichten

a) Ahndung als Ordnungswidrigkeit

Vgl. Ausführungen zu 1.

Hier soll außerdem darauf hingewiesen werden, dass jedenfalls das Verwarngeld von 30/35 EUR bei Verstößen gegen § 34 StVO keine wirksame Sanktion mit einer Präventionsfunktion darstellt. Eine reine monetäre Sanktion würde schon durch das Aufrechnen mit dem durch Unfallflucht nicht zu begleichenden Schaden bzw. der Rückstufung im Versicherungstarif ins Leere laufen. Gerade die wirksameren Sanktionen Punkte und Fahrverbot würden aber erwartungsgemäß zu Einsprüchen mit erhöhtem Bearbeitungsaufwand führen, was die beabsichtigte Entlastung der Justiz an anderer Stelle konterkarieren könnte.

Zu bedenken ist ferner die verkürzte Verjährungsfrist im Ordnungswidrigkeiten-Verfahren mit der Gefahr einer Verfolgungsverjährung.

b) Meldepflicht und Meldestelle

Die Einrichtung einer Meldepflicht und Meldestelle als Alternative zu einer ausschließlichen Wartepflicht erscheint grundsätzlich sinnvoll und könnte auch die nachträgliche Meldung und damit die Beweissicherung erleichtern. Zu klären wären die landesrechtlichen Zuständigkeiten (Polizeien und Bußgeldstellen). Zu berücksichtigen ist die Aufteilung von Zuständigkeiten und der zusätzliche Ermittlungsaufwand bei fehlerhaften oder unvollständigen Angaben.

Eine Meldung müsste auch für nicht deutschsprachige Verkehrsteilnehmende (Transitverkehr) ermöglicht werden. Bei einer möglichen Konzeption zu bedenken ist, dass nicht alle Verkehrsteilnehmenden stets mobile Endgeräte mitführen oder ausreichend bedienen können und die Netzabdeckung nicht lückenlos ist.

c) Angemessene Wartezeit

Im Zusammenhang einer Klarstellung einer angemessenen Wartezeit (vgl. dazu 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2018, Arbeitskreis III) ist darauf zu achten, dass bei gefährlichen Verkehrssituationen das Verlassen von Gefahrenbereichen nicht sanktioniert würde.

d) Tätige Reue

Mit dem Ziel, nachträgliche Meldungen zu erleichtern, sollte eine Ausweitung der Möglichkeit einer Milderung der Sanktionen durch tätige Reue umfassend geprüft werden.

Hinsichtlich der verkehrspsychologischen Aspekte des Themas Unfallflucht verweisen wir auf die beigefügte Stellungnahme von Dr. Thomas Wagner von der DEKRA.

Thema	Herabstufung der Unfallflucht nach reinen Sachschäden zur Ordnungswidrigkeit		
Datum	07. Mai 2022	Vorschrift/Rechtsnorm	§ 142 StGB
Autor	Th. Wagner - Verkehrspsychologie		
Verteiler	DVR und weitere tangierte Interessenskreise		

1. Regelungszweck und Historie

Der § 142 StGB schützt als abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt ausschließlich die privaten Interessen des Schadensersatzes eines Geschädigten. Der Straftatbestand nach §142 StGB ist dann erfüllt, wenn ein Unfallbeteiligter sich vom Ort des Geschehens entfernt, ohne zugunsten der Geschädigten Feststellungen zu seiner Person und seiner Art der Beteiligung zu ermöglichen oder er keine angemessene Wartedauer zur Ermöglichung nachträglicher Feststellungen eingehalten hat. Für die sperrige und komplizierte Tatbestandsbezeichnung „unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“ haben sich im Volksmund die Begriffe „Unfallflucht“ bzw. „Fahrerflucht“ etabliert.

Die Strafvorschrift setzt voraus, dass ein Unfall – also ein plötzliches und unerwartetes Ereignis – geschehen und dabei ein Schaden entstanden ist. Zudem ist die Frage wesentlich, ob ein Unfallbeteiligter wissentlich – und damit vorsätzlich – gehandelt hat. Dies ist dann der Fall, wenn der Fahrer den Anstoß entweder sinnesphysiologisch bemerkt oder er einen Schaden zumindest für möglich gehalten hat. Das Ausmaß des verursachten Schadens hat erheblichen Einfluss auf die strafrechtlichen Auswirkungen einer Unfallflucht. Üblicherweise handelt es sich um einen Sachschaden an einem Fahrzeug, seltener sind auch Elemente der Verkehrsinfrastruktur oder anderweitige Gegenstände betroffen.

Laut Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes (BVerfG, 29.05.1963 2 BvR 161/63) ist der § 142 StGB mit dem Grundgesetz vereinbar. Aus dem Rechtsstaatsprinzip lässt sich ein Satz des Verfassungsrechts nicht herleiten, nach dem die Selbstbegünstigung als Ausfluss der persönlichen Freiheit straflos oder darüber hinaus immer erlaubt sein müsse.

In der Strafrechtsreform (StrÄndG) 1975 wurde der Paragraph 142 StGB neu gefasst, wobei der Straftatbestand ausdrücklich beibehalten wurde, um kein „Nassfahrerprivileg“ zu schaffen.

1998 wurde für unbedeutende Sachschäden außerhalb des fließenden Verkehrs die tätige Reue eingeführt: *„Durch diese umfassende, synchrone und internationale Erfordernisse (vgl. Art.31 des Wiener Übereinkommens v 8.11. 68, BGBl II 77, 809) entspr. Gestaltung der einschlägigen Verhaltensvorschriften sollte den Unfallbeteiligten eine bessere, weil ausführlichere und umfassendere Anleitung für das Verhalten nach einem Straßenverkehrsunfall gegeben und durch die Beseitigung grober Mängel des früheren Rechts zugleich der Rechtsschutz verstärkt und schließlich insgesamt zu einem besseren verkehrssozialen Verhalten auf diesem Gebiet angeregt werden“* (Janiszewski, RN 471).

Nach den Empfehlungen des AK IV des 41. VGT 2003 ist der Tatbestand der § 142 StGB im Interesse des Opferschutzes zwingend erforderlich.

Der AK III „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“ des 56. VGT 2018 führte u.a. zu der Empfehlung die Möglichkeiten der Strafmilderung oder des Absehens von Strafe bei tätiger Reue in § 142 Abs. 4 StGB zu reformieren, und diese auch auf den fließenden Verkehr anzuwenden.

2. Prävalenzraten – Deutschland und ausgewählte EU-Staaten

Im Jahr 2021 wurden nach den Daten des Statistischen Bundesamtes (Destatis, 2022b) insgesamt 22.965 Personen wegen Unfallflucht nach einem Unfall mit Personenschaden verurteilt. Dies entspricht 4,8% der insgesamt ca. 480.184 Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden. Von den insgesamt 4.650 Beteiligten an Unfällen mit Getöteten waren 64 (1,4%) unfallflüchtig. Beteiligt an schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden waren im Jahr 2021 von 112.983 beteiligten Personen 12.865 (11,4%) unfallflüchtig.

Die Vorstrafenbelastung der Tätergruppe ist zwar seit Jahren rückläufig, erscheint mit 18,4% jedoch noch immer signifikant. Unter strafrechtlich Vorbelasteten hatten 43,4% eine frühere Verurteilung, 14,8% zwei frühere Verurteilungen und fast ebenso viele (14,5%) drei oder vier frühere Verurteilungen (Destatis, 2022a).

Ein Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis weist die Unfallflucht bei 16.836 Fällen mit 31,2% der häufigsten Straftatbestand unter den "weiteren Entziehungsgründen" auf (Kühne & Hundertmark, 2016). Die Wiederauffälligkeitsraten nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis wurden in dem BASt-Bericht nicht explizit für die einzelnen Straftaten aufgeschlüsselt. Dem Bericht lässt sich lediglich entnehmen, dass 10,1% der Personen, denen die Fahrerlaubnis aufgrund "weiterer Entziehungsgründe" entzogen wurde, ihren Führerschein erneut abgeben mussten. Dieser Wert ist deutlich höher als bei den anderen Gruppen (Alkohol., Drogen- oder Punktetäter). Auch erneute, erhebliche Verkehrsverstöße, die mit Punkten im FAER versehen werden, kommen in der Gruppe mit der Bezeichnung "weitere Entziehungsgründe" deutlich häufiger vor.

Beim Blick auf das internationale Lagebild zur Unfallflucht ist zunächst zu beachten, dass die Inzidenzen aufgrund von Unterschieden in der Registrierung von Unfällen mit Unfallflucht nur eingeschränkt vergleichbar sind. In den Niederlanden, Italien und Dänemark zählen Unfälle z.B. nur dann als Fahrerflucht, wenn der Fahrer nicht festgestellt werden kann und daher unbekannt blieb. Diese Quoten können daher bei einer vergleichenden Betrachtung nicht berücksichtigt werden. Ein Forschungsbericht des Vias-Instituts in Brüssel mit vergleichbaren Aufgaben wie die Bundesanstalt für Straßenwesen weist Deutschland einen vorderen Platz bei der Delikthäufigkeit zu (Martensen & Kluppels, 2016). Beim Vergleich von Anteilen der Fahrerflucht an allen Unfällen mit Verletzten im Jahr 2014 zeigt sich, dass in Europa das Vereinigte Königreich mit 13% den höchsten Anteil aufweist, gefolgt von Belgien mit knapp 11%. Deutschland folgt mit einem Anteil von ca. 9%, danach Polen und die Schweiz mit je 6%, Frankreich mit 5% und Slowenien mit 4%. Finnland weist mit 2% den geringsten Unfallfluchtanteil innerhalb der untersuchten Länderstichprobe auf. Weiterhin zeigt sich, dass Unfallflucht bei Unfällen mit Todesfolge grundsätzlich seltener auftritt als bei Unfällen mit Verletzten.

3. Kriminologische Erkenntnisse zur Deliktart

Einer Publikation von Reiff (2015) sind Hinweise zur Motivlage der Tätergruppe zu entnehmen. Die Alkoholisierung ist das bedeutendste Einzelmotiv für Unfallfluchten. Es gilt als empirisch belegt, dass ein hoher Anteil alkoholisierter Täter des § 142 StGB in Fluchtfälle verwickelt ist. Trunkenheit erhöht die Tendenz zur Unfallflucht, und es wird davon ausgegangen, dass die Hälfte aller Fluchtfälle zumindest teilweise auf Alkohol zurückzuführen ist. Weitere empirisch abgesicherte Motive für Unfallfluchten sind die Angst vor Bestrafung und die Vermeidung von Unannehmlichkeiten wie dem Verlust des Schadenfreiheitsrabatts, erwartete berufliche Schwierigkeiten, Bequemlichkeit und Zeitdruck. Das Unfallereignis als solches führt mitunter zu einer Schreckreaktion, gefolgt von einem starken, irrationalen Fluchttrieb. Dieses Phänomen wird in der kriminologischen Literatur als "asthenisches Affektdelikt" bezeichnet. Bei der Unfallflucht handelt es sich um ein typisches Massendelikt, das in allen Berufssparten, Bevölkerungsschichten und bei Angehörigen sämtlicher Bildungsschichten anzutreffen ist. Die Mehrzahl der Täter gehört laut Studien zur Altersgruppe der jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren. Die jüngere kriminologische Fachliteratur vertritt die Auffassung, dass die meisten Unfallflüchtigen unauffällige und sozial gut integrierte Durchschnittsbürger sind, die in einer Krisensituation wie einem Verkehrsunfall versagt haben.

Ergänzend lohnt wiederum ein Blick über die nationalen Grenzen hinaus. Kluppels (2016) untersuchte die Angaben von 853 unfallflüchtigen Teilnehmern an Nachschulungskursen (Driver Improvement Training) in Belgien. Über 50% der Teilnehmenden war 25 Jahre oder jünger. 74% der Unfälle, bei denen die Teilnehmenden unerlaubt den Unfallort verließen, waren Unfälle mit Sachschaden. Aufgenommen wurde ebenfalls, welche weiteren Delikte in Bezug zur Unfallflucht standen. Dabei war der Fahrer in 42% der Fälle unter Einfluss von Alkohol und/oder illegalen Drogen, in 43% der Unfälle wurde kein anderes Vergehen festgestellt (allerdings wurde bei diesen Fällen oft vermerkt, dass die Polizei den Zustand des Fahrers nicht prüfen konnte), 3% standen im Zusammenhang mit überhöhter Geschwindigkeit und in 12% der Unfälle waren die Fahrerlaubnis des Fahrers oder der Versicherungsschutz des Fahrzeugs nicht in Ordnung.

Solnik & Hemenway (1995) analysierten in ihrer Studie zur Unfallflucht nach Unfällen mit Fußgängern die Charakteristika der Opfer und Täter sowie äußere Bedingungen, die Einfluss auf die Unfallflucht haben. Die Datenbasis bilden tödliche Fußgängerunfälle aus den Jahren 1989-1991, die aus dem Fatal Accident Reporting System (FARS) der National Highway Traffic Safety Administration der Vereinigten Staaten entnommen wurden. In 20% der 18.000 berichteten tödlichen Fußgängerunfälle verließen beteiligte Fahrer den Unfallort. Die Untersuchung des Zusammenhangs zwischen Charakteristika des Fahrers und der Wahrscheinlichkeit von Fahrerflucht wurde durchgeführt, indem Fahrer, die am Unfallort verblieben sind, mit Fahrern verglichen wurden, die von der Polizei identifiziert wurden. Die Ergebnisse zeigen, dass das Alter und Geschlecht des Fahrers einen bedeutenden Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit von Fahrerflucht haben, wenn andere Faktoren konstant gehalten werden. Zum Beispiel ist die Wahrscheinlichkeit, dass Fahrer im Alter von 66 Jahren und älter Fahrerflucht begehen, nur halb so hoch wie bei jüngeren Fahrern. Bei männlichen Fahrern ist die Wahrscheinlichkeit von Fahrerflucht um 60 % höher als bei weiblichen Fahrern. Die Wahrscheinlichkeit von Fahrerflucht ist auch geringer bei Fahrern von Neuwagen im Vergleich zu Fahrern von älteren Fahrzeugen. Wenn ein Fahrer einen ungültigen Führerschein hat, bereits wegen Trunkenheit am Steuer verurteilt wurde oder einen

positiven Blutalkoholspiegel aufweist, ist die Wahrscheinlichkeit von Fahrerflucht bei einem tödlichen Fußgängerunfall mehr als doppelt so hoch.

Kim et al. (2008) untersuchten Unfalldaten des Bundesstaats Hawaii von 2002-2005, um Faktoren zu identifizieren, die mit der Unfallflucht assoziiert werden. Die Analyse zeigt, dass es auf Hawaii viele Faktoren gibt, die mit Fahrerflucht in Zusammenhang stehen. Insbesondere ein männliches Geschlecht, Alkoholkonsum und Fahrten in gestohlenen Fahrzeugen zeigen einen positiven Zusammenhang mit Unfällen, bei denen der Fahrer Unfallflucht beging. Diese Ergebnisse bestätigen ähnliche Befunde, die zeigen, dass Persönlichkeit und impulsives Verhalten nicht nur das Unfallrisiko erhöhen, sondern auch zu Fahrerflucht führen können.

Schließlich analysierten Zhang et al. (2014) Faktoren, die in der chinesischen Provinz Guangdong in Verbindung mit Fahrerflucht stehen. Ihre Ergebnisse zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit von Fahrerflucht u.a. größer ist für Unfälle von männlichen Fahrern mittleren Alters, mit wenig Fahrerfahrung und fehlender gültiger Fahrerlaubnis oder Kfz-Versicherung.

4. Aus der gutachterlichen Praxis

Das Straßenverkehrsgesetz, hier § 2 Abs. 4 Satz 1, definiert die Eignung mit positiven und negativen Attributen. Demnach ist geeignet, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat. Neben Verhaltensauffälligkeiten im Zusammenhang mit Alkohol- oder Drogenkonsum, die rund 70% der jährlichen Untersuchungsanlässe ausmachen, bilden verkehrs- bzw. strafrechtliche Auffälligkeiten ohne Beteiligung psychotroper Substanzen mit 17% am gesamten Begutachtungsaufkommen die dritthäufigste Untersuchungskategorie (vgl. hierzu § 11 Abs. 3 Nr. 4-7 FeV). In dieser Anlassgruppe finden sich regelmäßig auch Unfallflüchtige, die ein Gutachten beibringen müssen. Die im Rahmen der medizinisch-psychologischen Begutachtung untersuchten Personen zeichnen sich durch spezifische Merkmale aus.

Der typische Unfallflüchtige ist:

- Unter Alkohol- oder Drogeneinfluss stehend (will dafür nicht zur Rechenschaft gezogen werden)
- Ohne gültige Fahrerlaubnis / ohne Haftpflichtversicherungsschutz unterwegs (will dafür nicht zur Rechenschaft gezogen werden)
- Kognitiv eingeschränkt in seiner Selbst- und Situationswahrnehmung (z.B. Demenz, psychische Erkrankung, Persönlichkeitsstörung – erkennt den Unfall nicht an, bagatellisiert, ist verwirrt, weiß nicht, was zu tun ist)
- Sich oftmals bei Sachschäden wie Leitplanken, Pfeiler, Schilder, d.h. öffentlichen Gütern, des (bedeutenden) Sachwertes nicht bewusst
- Ein unter Zeitdruck und hoher Anspannung stehender Kurier- oder Lkw-Fahrer (will keinen Ärger mit dem Chef oder dem Kunden, will sich nicht von der Tour abbringen lassen, will das Problem verdrängen)
- Nicht selten ein egozentrischer Mensch, der im Vollbesitz seiner geistigen Kräfte einfach den Schaden nicht zahlen will
- Mitunter auch jemand, der nicht ausreichend lange gewartet hat, stattdessen einen Zettel hinterlassen hat, die Verantwortung anderen Personen übertragen wollte – spricht: sich tatsächlich des korrekten Vorgehens nicht bewusst war.

Nur bei erheblichen Straftaten mit Eignungsrelevanz fordern die Fahrerlaubnisbehörden vor der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis, die gem. § 69 StGB entzogen wurde, die Vorlage eines Gutachtens einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, so dass ebendort vielfältige Erfahrungen über die Beweggründe einer Verkehrsstraftat vorliegen.

Die Anforderung eines solchen Gutachtens wegen einer alleinigen Unfallflucht nach § 142 StGB ist bei den verkehrsrechtlichen Fragestellungen der Verwaltungsbehörden allerdings eine äußerst seltene Ausnahme.

Der Regelfall in der gutachterlichen Praxis besteht aus hartnäckigen Regelbrechern diverser verkehrs- und oder strafrechtlicher Bestimmungen, die u.a. auch eine oder mehrere Unfallfluchten in der Vorgeschichte aufweisen. Die zweite häufig vorkommende Konstellation, sind Krafffahrer, die bereits mit Ordnungswidrigkeiten und oder Straftaten mit Substanzbezug (§ 24a StVG, §§ 315c, 316 StGB) in der Vorgeschichte aktenkundig sind. Bei Letzteren ist der Beweggrund der Unfallflucht oft die Verdeckung einer (weiteren) Trunkenheitsfahrt. Nicht bestätigt werden kann demnach, dass eine erhebliche Anzahl der Unfallflüchtigen diese Tat in einem „Ausnahmestand“, z.B. im Sinne einer akuten Belastungsreaktion begangen haben, wie es in dem Schreiben des Bundesministeriums der Justiz vermutet wird. Die Anzahl der Täter, die in der Begutachtung in diese Kategorie fallen würden, strebt vielmehr gegen null.

5. Abschließender Kommentar und Empfehlungen

Fügt man das nationale und internationale Lagebild wie Mosaiksteine zu einem Gesamtbild zusammen und berücksichtigt gleichzeitig die Erfahrungen von Sachverständigen aus der Fahreignungsbegutachtung, so erhält man keinesfalls ein homogenes Täterprofil. Neben falschen Urteilsheuristiken (Entdeckungswahrscheinlichkeit des Tatgeschehens/falsche Einschätzung der Schadenshöhe z.B. bei Gegenständen der baulichen Infrastruktur), begünstigenden Kontextfaktoren (z.B. Zeitdruck), der Wirksamkeit vordergründig „natürlicher“ Fluchtmotive bei negativen Ereignissen, sowie mitunter vorhandene Wahrnehmungerschwernisse des Unfallereignisses verhindern jedoch vor allem persönlichkeitsbezogene, sicherheitswidrige Faktoren eine angemessene Verantwortungsübernahme. Diese unerwünschten Einflussvariablen reichen von mangelnder Empathie für die Situation der Geschädigten, über unzureichendes Regelwissen, bloße Vernachlässigung obliegender Sorgfaltspflichten (was ist bei einem Unfall zu tun?), bis hin zu einer absichtsvollen Regelmisachtung infolge ausgeprägter Dissozialität. Zudem wissen wir auffällig wenig über die gesundheitlichen, psychischen und materiellen Folgen der Geschädigten und ziehen die wesentlichen Erkenntnisse aus dem statistisch aufbereiteten Helfeld und wenigen Studienergebnissen zu Aspekten der Täter- persönlichkeit.

Insofern wäre eine generelle Herabstufung des Tatbestands bei reinen Sachschäden zu einer Ordnungswidrigkeit ein falsches Signal in die Verkehrsgemeinschaft, da die abschreckend-präventive Wirkung der Regelung deutlich reduziert und die Interessen der Unfallopfer sowie die der Versicherungen nicht ausreichend geschützt werden würden. Damit wäre der Schutzzweck des § 142 StGB leider signifikant „entwertet“. Die „Nebenwirkungen“ der intendierten Reform des § 142 StGB auf andere Risikophänomene sind nur schwer abschätzbar. Mit anderen Worten: Ob die vorgenannten Tätergruppen durch den Wegfall der Strafbewehrung privilegiert werden sollten, erscheint auch vor dem Hintergrund der geplanten Cannabisfreigabe fraglich.

Die Rechtsprechung verfügt über ein abgestuft einsetzbares Instrumentarium, dessen Anwendung sich bezüglich der oben dargestellten Fallkonstellationen durchaus bewährt hat. Gleichwohl könnte erwogen werden, Unfallereignisse mit grundsätzlich erschwerter Wahrnehmbarkeit künftig umfassender aufzuklären und die Rechtsfolgen diesen Ergebnissen anzupassen. Zu solchen wahrnehmungskritischen Unfallereignissen gehören vor allem Deliktdynamiken im Bereich der „Kleinkollisionen“ (Park-, Rangier-, Passier- oder Wendevorgänge mit geringen Fahrgeschwindigkeiten), vor allem wenn der Fahrer abgelenkt ist. Oder auch spezifische Unfallkonstellationen mit Nutzfahrzeugen (z.B. Lkw), da diese aufgrund der hohen Fahrzeugmasse, Steifigkeit und dem erhöhten Motorgeräusch nur schwer für den Fahrer wahrnehmbar sind. Auch manche Spurwechselmanöver können in diese Kategorie einsortiert werden.

Auf solche Fallkonstellationen, auch im fließenden Verkehr, könnte man das Konzept der tätigen Reue ausweiten, wobei es zur Beurteilung der Einflussgröße „Schadenshöhe bei Schäden von bedeutendem Wert“ einer Klarstellung und ggf. eindeutigen Definition bedarf. Die Reparaturkosten sind u.a. vom Fahrzeugtyp abhängig und zusätzlich wird die strafrechtliche Beurteilung der Schadenshöhe in der Rechtsanwendung regional unterschiedlich angesetzt, beispielsweise in einer Bandbreite zwischen 500 und 1300 EUR.

Unfallfluchtdelikte im Zusammenhang mit Leichtkollisionen machen nach vorsichtigen Expertenschätzungen immerhin etwa 10 % der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle aus. Im Regelfall werden diese Fälle nach Standardverfahren, Standardwerten und Standardgutachten eines technischen Sachverständigen beurteilt.

Die Frage der tatsächlichen, individuellen Kenntnis des Beschuldigten von seiner Tat (subjektiver Tatbestand/Schuld) wird dabei zumeist gar nicht gestellt, weil der technische Sachverständige in seinem Gutachten in der Regel keine individuellen medizinischen und psychologischen Aspekte des Beschuldigten untersucht. Für eine ausgewogenere Würdigung der Kausalitäten eines Unfallereignisses und damit für mehr Einzelfallgerechtigkeit und Akzeptanz gerichtlicher Entscheidungen könnte die Hinzuziehung interdisziplinärer Expertise verkehrsmedizinisch und -psychologischer Sachverständiger einen wertvollen Beitrag leisten. Im Sinne einer „360-Grad-Analyse“ sollten bei solchen Anwendungsfällen lokale, ereignis- und ressourcenorientierte Faktoren zu einer umfassenden Wahrnehmungsanalyse verknüpft werden (vgl. hierzu Oehme et al., 2014).

6. Quellen:

Destatis. (2022a). Rechtspflege. Strafverfolgung 2021 (Fachserie 10, Reihe 3). Statistisches Bundesamt.

Destatis. (2022b). Verkehr. Verkehrsunfälle 2021 (Fachserie 8, Reihe 7). Statistisches Bundesamt.

Janiszewski; Horst: Verkehrsstrafrecht; 5. Auflage: Verlag C. H. Beck 2004

Kim, K., Pant, P., & Yamashita, E. Y. (2008). Hit-and-Run Crashes: Use of Rough Set Analysis with Logistic Regression to Capture Critical Attributes and Determinants. *Transportation Research Record*, 2083(1), 114–121. <https://doi.org/10.3141/2083-13>

- Kluppels, L. (2016). Beyond shame and guilt: What's inside a hit and run accident. Belgian Road Safety Institute [Vias institute, known until recently as BRSI (Belgian Road Safety Institute), Forschungsbericht].
- Kühne, M. & Hundertmark, T. (2016). Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 265). Bergisch Gladbach.
- Martensen, H. & Kluppels, L. (2016). Hit & run: Accidents involving the escape of one driver: An overview of the occurrence in Belgium and other European countries. Belgian Road Safety Institute. [Vias institute, known until recently as BRSI (Belgian Road Safety Institute), Forschungsbericht].
- Oehme, A., Kolrep, H., Person, F. & Byl, C. (2014). Taxonomie von Fehlhandlungen bei der Fahrzeugführung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Fahrzeugtechnik, Heft F 95. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH.
- Reiff, A. (2015). Straßenverkehrsdelinquenz in Deutschland: Eine empirische Untersuchung zu Deliktformen, Sanktionierung und Rückfälligkeit. Universitätsverlag Göttingen.
- Solnick, S. J., & Hemenway, D. (1995). The hit-and-run in fatal pedestrian accidents: Victims, circumstances and drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 27(5), 643-649. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(95\)00012-O](https://doi.org/10.1016/0001-4575(95)00012-O)
- Zhang, G., Li, G., Cai, T., Bishai, D. M., Wu, C. & Chan, Z. (2014). Factors contributing to hit-and-run crashes in China. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 23, 113–124. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.12.009>
41. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2003: Veröffentlichung der auf dem 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 30. und 31. Januar 2003 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen, Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. – Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar – Hamburg.
56. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2018: Veröffentlichung der auf dem 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 24. bis 26. Januar 2018 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen, Luchterhandverlag 2018.