

Schriften zum Strafrecht

Band 263

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – § 142 StGB

Reformdiskussionen und Gesetzgebung
seit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts

Von

Gabriele Meurer



Duncker & Humblot · Berlin

GABRIELE MEURER

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – § 142 StGB

Schriften zum Strafrecht

Band 263

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – § 142 StGB

Reformdiskussionen und Gesetzgebung
seit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts

Von

Gabriele Meurer



Duncker & Humblot · Berlin

Die Rechtswissenschaftliche Fakultät der FernUniversität in Hagen
hat diese Arbeit im Jahre 2013 als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten

© 2014 Duncker & Humblot GmbH, Berlin

Fremddatenübernahme: Konrad Tritsch GmbH, Ochsenfurt

Druck: buchbücher.de gmbh, Birkach

Printed in Germany

ISSN 0558-9126

ISBN 978-3-428-14277-4 (Print)

ISBN 978-3-428-54277-2 (E-Book)

ISBN 978-3-428-84277-3 (Print & E-Book)

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☼

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im September 2013 von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der FernUniversität in Hagen als Dissertation angenommen. Die Schrift entstand während meiner Zeit als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für juristische Weiterbildung und am Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozessrecht und juristische Zeitgeschichte.

Diese rechtshistorische Arbeit zeigt die Entwicklung des Straftatbestandes des unerlaubten Entfernens vom Unfallort auf. Die Themenstellung knüpft an eine Reihe von vorangegangenen Dissertationen an, die in einem vom Institut für juristische Zeitgeschichte verfolgten Vorhaben „Vorarbeiten zu einem Historischen Kommentar zum Strafgesetzbuch“ angefertigt wurden.

Es ist mir ein besonderes Anliegen, den Wegbereitern und -begleitern dieser Arbeit Dank zu sagen. Zunächst möchte ich mich bei Herrn Prof. Dr. Dr. Vormbaum bedanken. Er hat mir durch die Anstellung am Institut für juristische Weiterbildung die Möglichkeit zur Anfertigung dieser Arbeit eröffnet. Durch fachlichen Rat, die regelmäßige Betreuung in Doktorandenseminaren und darüber hinaus durch kritische Anmerkungen und Hinweise hat er diese Schrift in vorzüglicher Weise begleitet und vorangebracht. Herrn PD Dr. Jens Sickor möchte ich für die Übernahme des Zweitgutachtens danken.

Mein ganz besonderer Dank gilt meiner Familie und meinen Freunden, die diese Dissertation in vielerlei Weise unterstützt und ermöglicht haben. Einen Beitrag von besonderem Wert haben sie dadurch geleistet, dass sie an mich und die Vollendung dieser Arbeit glaubten und wohlwollendes Interesse zeigten. Ganz besonders meiner Mutter möchte ich für ihre treusorgende Begleitung danken. Bedanken möchte ich mich auch bei meiner Freundin seit Studienzeiten, Petra Schall, die sämtliche Phasen dieser Arbeit durch ausgiebige Telefongespräche begleitet hat. Mit großer menschlicher Wärme und Anteilnahme hat sie mich fortwährend ermuntert und unterstützt.

Ein Mensch, der diese Arbeit stets mit Wohlwollen begleitet hat, ist leider während des Entstehens dieser Arbeit verstorben. Gudrun, eine Freundin aus Schulzeiten, hat in der ihr eigenen Art mit viel Einfühlungsvermögen zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen. Ihr und meinem ebenfalls früh verstorbenen Vater möchte ich diese Arbeit widmen.

Auch meinen lieben Kolleginnen und Kollegen vom Institut für juristische Weiterbildung und vom Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozessrecht und juristische Zeitgeschichte möchte ich für die angenehme gemeinsame Zeit danken. Die von

ihnen ausgehende Harmonie im beruflichen Umfeld sowie die fachliche Diskussion mit ihnen habe ich stets als angenehm erlebt. Ganz besonders möchte ich meiner engsten Kollegin, Dr. Vanessa Bargon, für die angenehme und vertrauensvolle Zusammenarbeit danken. Für seine fachliche Unterstützung verdient PD Dr. Martin Asholt besondere Erwähnung. In seiner Dissertation zur Rechtsgeschichte der Verkehrsdelikte habe ich manche Anregung zu meiner eigenen Arbeit gefunden. Die fachlichen Gespräche mit ihm habe ich regelmäßig als bereichernd erlebt.

Schließlich möchte ich mich bei den Mitarbeitern des Bundesarchivs für die entgegenkommende und stets zeitnahe Unterstützung bei der Archivarbeit bedanken. Für das Korrekturlesen des Manuskripts bedanke ich mich bei Edith Dittrich und Kläre Frensch.

Leverkusen, im März 2014

Gabriele Meurer

Inhaltsverzeichnis

Erstes Kapitel

Sachliche Grundlegung: Probleme und Methoden	13
A. Problemstellung	13
B. Forschungsstand	15
C. Methoden und Fragestellungen	16
D. Darstellungsweise	17

Zweites Kapitel

Historische Grundlegung	18
A. Das deutsche Partikularrecht	18
B. Erste bundesstaatliche Automobilverordnungen	19
C. „Verordnung, die Fahrräder und Automobile betreffend“ des Großherzogtums Hessen von 1899	21
D. Die Verordnung über das Verhalten von Schiffen nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See von 1876	23

Drittes Kapitel

Grundzüge des Bundesrates und Kraftfahrzeuggesetz	27
A. Grundzüge des Bundesrates vom 3. Mai 1906	27
B. Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG) vom 3. Mai 1909	34
I. Entstehungsgeschichte	34
1. Erster Entwurf von 1906	34
2. Zweiter Entwurf von 1908	35
II. Die Idee der Zwangsgenossenschaft	43

Viertes Kapitel

Beginn der Strafrechtsreform und Weimarer Republik	48
A. Beginn der Strafrechtsreform	48
I. Vorentwurf von 1909	48
II. Reaktionen auf den Vorentwurf	49
III. Gegenentwurf von 1911	51
1. Die Denkschrift Kriegsmanns	51
2. Flucht des Führers eines Kraftfahrzeuges, § 194 GE	52
IV. Kommissionsentwurf von 1913	53
B. Weimarer Republik	54
I. Nichteinbeziehung des Kraftfahrzeuggesetzes in die Entwürfe 1919 bis 1930	54
II. Beschränkung des Täterkreises des § 22 KFG	56
III. Anpassung der Strafandrohungen	56

Fünftes Kapitel

Die Zeit des Nationalsozialismus	58
A. „Nationalsozialistisches Strafrecht“– Denkschrift des preußischen Justizministers Kerrl	58
B. Entwurf eines Deutschen Strafgesetzbuchs von 1936	60
I. Beratungen der amtlichen Strafrechtskommission	60
II. Neuerungen des § 355 E 1936	63
III. Die Kritik der Akademie für Deutsches Recht	66
C. Weitere Strafgesetzentwürfe der Jahre 1937 bis 1939	68
I. Entwurf von Juni 1938	68
II. Neufassungen des Entwurfs von April/Juni 1939	68
III. Entwurf vom Dezember 1939, § 380 RStGB	69

D. Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung	70
E. Verordnung zur Änderung der Strafvorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen vom 2. April 1940	71

Sechstes Kapitel

Reformdiskussion und Gesetzgebung von 1945 bis 1975	84
A. Besatzungsrecht	84
B. Das Dritte Strafrechtsänderungsgesetz (Strafrechtsbereinigungsgesetz)	85
C. Die weiteren Entwicklungen bis zur Neufassung des § 142 StGB im Jahr 1975	86
I. Einführung	86
II. Die Beratungen der Großen Strafrechtskommission ab 1954	89
1. Die Beratungen der III. Unterkommission	90
a) Geschütztes Rechtsgut	90
b) Zur Ausgestaltung des Tatbestandes	92
2. Stellungnahmen des Automobilclubs von Deutschland und des Bundesministeriums für Verkehr	97
3. Die Beratungen der Großen Strafrechtskommission	99
a) Erste Lesung und E 1959 I	99
aa) Sachbearbeitervorschlag nebst Bemerkungen	101
bb) Die Beratung in der 101. Sitzung	103
(1) Das geschützte Rechtsgut	103
(2) Die nachträgliche Ermöglichung von Feststellungen	106
(3) Die Versuchsstrafbarkeit	107
(4) Fakultative oder obligatorische Strafmilderung	107
(5) Beschränkung auf den Straßenverkehr	110
cc) Die Beratung in der 103. Sitzung	110
dd) Stellungnahmen zum E 1959 I	114
b) Zweite Lesung und E 1959 II	115
c) Weitere Stellungnahmen zu den Entwürfen 1959 I und II	121
III. Die Entwürfe 1960 und 1962	122
1. Der Entwurf eines Strafgesetzbuches von 1960 (E 1960)	122
2. Stellungnahmen zum Entwurf 1960	124

3. Die Beratungen der Länderkommission	125
4. Der Entwurf eines Strafgesetzbuches von 1962 (E 1962)	128
5. Das Zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs	130
IV. Neueinbringung des Entwurfs von 1962	131
V. Die Alternativentwürfe	131
VI. Erstes und Zweites Gesetz zur Reform des Strafrechts vom 25. Juni und 4. Juli 1969	132
VII. Der Referentenentwurf von 1972	132
1. Vorstellungspflicht	134
2. Strafantragserfordernis	134
3. Verzicht auf Versuchsstrafbarkeit	134
4. Die Beratung der Landesjustizverwaltungen im Februar 1973	135
VIII. Der Referentenentwurf eines Vierzehnten Gesetzes zur Änderung des Strafge- setzbuches (14. StrÄndG)	138
1. Die Beratungen im Sonderausschuss für die Strafrechtsreform	142
2. Die Stellungnahme des ADAC	143
3. Die Neuregelung des § 142 StGB im 13. StrÄndG	144
a) Rechtsgrund der Norm	145
b) Unerlaubtes Entfernen statt Flucht	146
c) Vorstellungspflicht in § 142 Abs. 1 StGB	146
d) Nachträgliche Ermöglichung der Feststellungen	147
e) Vom Gesetzgeber nicht verwirklichte Vorschläge	147

Siebttes Kapitel

Reformdiskussion und Gesetzgebung nach der Neufassung im Jahr 1975	148
A. Die Empfehlungen der Verkehrsgerichtstage 1982 und 1986	148
I. Der 20. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1982	148
1. Die Referate Bärs und Hammersteins	148
2. Die Empfehlungen	150

II. Der 24. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1986 151

 1. Die Referate von Heublein und Berz 151

 2. Die Empfehlungen 153

B. Der Gesetzesantrag des Landes Berlin vom 27. Juni 1986 154

C. Entkriminalisierungsvorschläge der Länder Niedersachsen und Hessen 159

D. Der Gesetzesantrag des Landes Hessen vom 9. Juni 1993 160

E. Sechstes Gesetz zur Reform des Strafrechts (6. StrRG) vom 26. Januar 1998 163

F. Kritik an der Neuregelung und Reformdiskussion nach 1998 166

 I. Der 41. Verkehrsgerichtstag 2003 166

 II. Der Reformvorschlag Kubattas 170

III. Die Idee zur Ausgestaltung des § 142 StGB zu einem Vermögensdelikt 172

IV. Die Verfassungsmäßigkeit des § 142 StGB 173

 1. Literaturansichten 174

 2. Die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts 178

G. Die Einschränkung der Strafbarkeit wegen Unfallflucht durch das Bundesverfassungsgericht 179

Achtes Kapitel

Zusammenfassung und Würdigung 182

A. Zusammenfassung 182

B. Würdigung 190

Anhang 1: Entwürfe 197

Anhang 2: Historische Entwicklung der Tatbestände 207

Quellenverzeichnis 212

Literaturverzeichnis 221

Sachverzeichnis 229

Sachliche Grundlegung: Probleme und Methoden

A. Problemstellung

Der Straftatbestand „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“ ist im Strafgesetzbuch als § 142 StGB im Siebenten Abschnitt „Straftaten gegen die öffentliche Ordnung“ eingeordnet. Er wurde zuletzt durch das 6. StRG vom 26. Januar 1998 unter Beibehaltung des übrigen Normtextes um eine Regelung der tätigen Reue erweitert. Es bestehen allerdings Zweifel, ob mit dieser ergänzenden Regelung tatsächlich „eine goldene Brücke“¹ für den Verkehrsteilnehmer gebaut wurde, der nach einem Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs, der ausschließlich nicht bedeutenden Sachschaden zur Folge hat, innerhalb von vierundzwanzig Stunden die in Absatz 3 vorgesehenen Feststellungen freiwillig nachträglich ermöglicht.²

Abgesehen von der Regelung der tätigen Reue besteht der Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort seit der Reform durch das 13. StrÄG vom 13. Juni 1975 unverändert fort, gilt also schon seit beinahe 40 Jahren. Der aktuelle Tatbestand, der sich über fünf Absätze erstreckt, gleicht mit seiner kasuistischen Würdigung aller denkbaren Verhaltensweisen eher einer Verhaltensrichtlinie als einer Deliktsbeschreibung im üblichen Sinn.³ Dieser ausführlichen Tatbestandsbeschreibung zum Trotz lässt die Normklarheit erhebliche Wünsche offen.

Die Regelung des unerlaubten Entfernens vom Unfallort in § 142 StGB wurde schon sehr früh als eine der „am meisten verunglückten Bestimmungen des StGB“ bezeichnet.⁴ Geppert monierte, dass durch die Änderung von 1975 zwar einige Probleme gelöst, in wenigstens gleicher Anzahl aber neue geschaffen worden seien.⁵ Anstoß nahm er vor allem an „der exzessiven Vielzahl unbestimmter Rechtsbegriffe und angesichts der kompliziert-unorthodoxen Beschreibung des gesetzlichen Normbefehls hart an der Grenze des verfassungsrechtlichen Bestimmtheits- und Transparenzgebotes (Art. 103 II GG: nullum crimen sine lege)“.

¹ BR-DS 164/2/97, Empfehlungen, S. 6.

² Siehe hierzu die ausführliche Darstellung in Kapitel 7.

³ So auch *Magdowski*, S. 11 m.w.N.

⁴ *Lackner*, DAR 1972, S. 283 mit Bezug auf *Dünnebier*, GA 1957, S. 33; *Geppert*, BA 1986, S. 157, *Sch-Sch-Sternberg-Lieben*, § 142 Rn. 1.

⁵ *Geppert*, BA 1986, S. 157.

Bei der Verkehrsunfallflucht⁶ handelt es sich um einen relativ modernen Tatbestand, der der technischen Entwicklung des Automobils und deren zunehmender Bedeutung für den Straßenverkehr Rechnung trägt. Die individuelle Mobilität und die Überwindung großer Entfernungen, verbunden mit einer Anonymisierung des Verkehrsgeschehens, waren Herausforderungen, deren Lösung im rechtlichen Bereich auch insoweit ein innovatives Denken erforderte, als historische Regelungen als Anknüpfungspunkte fehlten. Anregungen für die deutschen Regelungen konnten allenfalls aus ausländischen Regelungen entnommen werden, die sich etwa zeitgleich entwickelten.

Zunächst versuchte der Gesetzgeber durch Analogie zum Recht der Radfahrer der neuen Entwicklung zu begegnen. Später folgte mit dem Kraftfahrzeuggesetz von 1909 die erste reichseinheitliche Regelung der Fahrerflucht.

Mit einer Zahl von 37.000 Verurteilungen im Jahr 2011⁷ stellt sich das Unerlaubte Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB als ein „Massendelikt“⁸ dar. Die Zahl der Verurteilungen war in den Jahren 2000 bis 2002, also im Anschluss an die Einführung des § 142 Abs. 4 StGB mit der Möglichkeit zur Nachmeldung innerhalb von vierundzwanzig Stunden, sprunghaft auf 70.000 angestiegen. Sie pendelt sich nun wieder in dem Bereich ein, den sie vor der Regelung der tätigen Reue im Jahr 1998 aufwies. Die Zahl der polizeilich registrierten Verstöße gegen § 142 StGB soll bei etwa 300.000 bis 350.000 pro Jahr liegen.⁹

Diese hohen Zahlen waren für den Reformgesetzgeber häufig Antrieb für gesetzliche Neuerungen. Insbesondere dem Geschädigten einer Unfallflucht sollte die Durchsetzung seiner zivilrechtlichen Ansprüche gegenüber dem Schädiger ermöglicht werden, indem die Unfallbeteiligten zum Verbleib am Unfallort veranlasst wurden und so den Beweissicherungsinteressen des Geschädigten Genüge getan wurde.

Die Sicherung der Feststellungen zur Klärung der durch einen Unfall entstandenen zivilrechtlichen Ansprüche, also die Durchsetzung berechtigter und die Abwehr unberechtigter Ansprüche zu ermöglichen,¹⁰ wird heutzutage als der zentrale Schutzzweck des § 142 StGB angesehen. Dieses Schutzgut stand und steht heute

⁶ „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“ ist die gesetzliche Normüberschrift seit der Reform von 1975. Zu Beginn der Normgeschichte stand die Fahrer- und Führerflucht, der 1940 die Verkehrsunfallflucht folgte. Die Normen sind nicht inhaltsgleich. Zu ihrer zusammenfassenden Bezeichnung und aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung wird der Begriff der „Unfallflucht“ oder „Verkehrsunfallflucht“ anstelle der künstlichen und weitschweifigen heutigen Bezeichnung „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“ beibehalten und verwendet, sofern nicht explizit der aktuelle Tatbestand in der Fassung des § 142 StGB ab dem Jahr 1975 gemeint ist.

⁷ Statistik des Kraftfahrtbundesamtes, Zugang in das Verkehrszentralregister, http://www.kba.de/cIn_030/nn_125380/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/ZugangVZR/2011_vzr_z_dusl_delikte_absolut.html; zuletzt abgerufen am 24. 1. 2013.

⁸ So auch schon *Geppert*, BA 1986, S. 159 für die damaligen Unfallfluchtzahlen.

⁹ *Kubatta*, S. 5; *LK-Geppert*, § 142 Rn. 7.

¹⁰ BT-DS 7/2434, Begründung, S. 5.

noch im Zentrum der Diskussion der Norm. Die Entwicklung von einem Konglomerat geschützter Interessen hin zu diesem Schutzzweck soll durch die vorliegende Arbeit dargestellt und auch der diesbezüglich geäußerten Kritik hinreichend Raum gegeben werden.

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort bietet Möglichkeiten zur Diskussion auch hinsichtlich der Erweiterungen seines Tatbestandes und der damit verbundenen Probleme seiner Vereinbarkeit mit den verfassungsrechtlichen Grundsätzen des *nemo-tenetur*, der *ultima ratio* und der Bestimmtheit.

Indem durch die vorliegende Arbeit die Reform- und Gesetzgebungsgeschichte der Norm nachgezeichnet wird, werden dem Leser Argumente für ein historisch fundiertes Normverständnis geliefert. Der Frage, ob es sich um eine „Historie der missglückten Reformversuche des § 142 StGB“¹¹ handelt, soll ergebnisoffen nachgegangen werden.

B. Forschungsstand

Wie schon ein kurzer Blick in die von Geppert im Leipziger Kommentar gegebenen Schriftumsnachweise zeigt, gibt es eine kaum überschaubare Menge von Monografien und Aufsätzen zur Verkehrsunfallflucht. Nahezu jedes, objektive wie subjektive, Tatbestandsmerkmal wurde beleuchtet und kritisch gewürdigt. Eine vielbeachtete Dissertation zur Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsreform im Vorfeld der Reformdiskussion zum 13. Strafrechtsänderungsgesetz wurde von Magdowski¹² verfasst. Hierin findet sich eine dogmatische Einordnung des § 142 StGB sowie eine vertiefte Auseinandersetzung mit dessen Tatbestand. Aus neuerer Zeit sind die Dissertationen von Steenbock¹³ und Kubatta¹⁴ hervorzuheben. Während Kubatta für eine vermögensrechtliche Anbindung im Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort plädiert, hält Steenbock den aktuellen Tatbestand für strafrechtlich nicht haltbar und schlägt stattdessen eine Lösung im Ordnungswidrigkeitenrecht vor. In der strafrechtlichen Kommentarliteratur nimmt die Kommentierung des § 142 StGB einen breiten Raum ein. In den verfassungsrechtlichen Kommentaren finden sich kaum Äußerungen zur verfassungsrechtlichen Einordnung des § 142 StGB.

Die historische Entwicklung des § 142 StGB wird in einer Reihe von Monografien und Aufsätzen der eigentlichen Thematik als Einleitung vorangestellt. Regelmäßig werden auf wenigen Seiten die wesentlichen gesetzlichen Änderungen vorgestellt. Relativ ausführlich fällt die Darstellung der Normgeschichte bei Magdowski¹⁵ aus,

¹¹ Schünemann, DAR 2003, S. 207 ff.

¹² Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsreform, Diss. 1980.

¹³ Steenbock, Über die Unfallflucht als Straftat, Diss. 2004.

¹⁴ Kubatta, Zur Reformbedürftigkeit der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB), Diss. 2008.

¹⁵ Magdowski, S. 13–29.