1. Kapitel Einführung

„Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“ lautet die etwas unpräzise gesetzliche Überschrift des § 142 StGB, dessen Tatbestand umgangssprachlich häufig als „Unfallflucht“ oder „Fahrerflucht“ bezeichnet wird. Wie die meisten Straftatbestände, so ist auch dieser nicht problemlos aus sich heraus verständlich – ganz im Gegenteil: Schon seit Einführung der Vorgängernormen ist die Bedeutung einzelner Tatbestandsmerkmale zwischen Rechtsprechung und Literatur sehr umstritten, was in der Praxis häufig die Frage aufwarf und noch immer aufwirft, ob tatsächlich eine verfolgbare Straftat vorliegt oder nicht bzw. ob eine Verurteilung nach § 142 StGB zu Recht erfolgte oder gar verfassungswidrig war. Insbesondere nach der am 19. März 2007 zur Fallgruppe des sog. „unvorsätzlichen Sich-Entfernens“ ergangenen Entscheidung des *BVerfG* kommt man nicht umhin zu sagen, dass in diesem Bereich über fast 50 Jahre hinweg Angeklagte zu Unrecht – konkret: in verfassungswidriger Weise – verurteilt wurden.

Dieses Buch erläutert § 142 StGB nicht allumfassend, aber sehr tief gehend. Den Schwerpunkt der Darstellung bilden die oben genannte Fallgruppe des unvorsätzlichen Sich-Entfernens und die Frage, inwieweit dieses Verhalten strafbar ist. Der Vollständigkeit halber sei bemerkt, dass die Fallgruppe eigentlich **„unvorsätzliches unerlaubtes Sich-Entfernen vom Unfallort“** heißen müsste. In Rechtsprechung und Literatur hat sich allerdings die etwas ungenaue Kurzform „unvorsätzliches Sich-Entfernen“ durchgesetzt und wird daher auch hier verwendet. Die Tatsache, dass diese Formulierung nicht ganz korrekt ist, wird hier im Hinblick auf die Üblichkeit dieser Bezeichnung hingenommen.

Die aufgeworfene Frage, ob das unvorsätzliche Sich-Entfernen nach § 142 StGB strafbar ist, klingt zunächst geradezu provokativ und paradox, han-

delt es sich bei § 142 StGB doch um ein Vorsatzdelikt. Hinter dieser Frage stecken aber ein in der Praxis häufig vorkommendes Problem und somit eine Fallgruppe: Es stellt sich nämlich die Frage, wie es sich für die Strafbarkeit nach § 142 StGB auswirkt, wenn ein Unfallbeteiligter sich nach einem von ihm **nicht bemerkten Unfall** vom Unfallort entfernt und sich dann **nach Kenntniserlangung**, zum Beispiel durch einen Verfolger, seinen Pflichten aus § 142 StGB – etwa durch Wegfahren – (weiterhin) entzieht.

Diese Fragestellung wird mit unterschiedlichen Ansätzen und erstaunlichen Entwicklungen seit mindestens 50 Jahren in der Rechtswissenschaft leidenschaftlich diskutiert. Dabei spielen die Jahre 1960, 1977 und 2007 eine besondere Rolle, weil in diesen Jahren wegweisende höchstrichterliche Urteile ergingen, die der Antwort auf die Fragestellung jeweils eine neue Richtung gaben und die nachfolgenden Entscheidungen der Fachgerichte prägten. Diese Entscheidungen hatten sämtlich Grundsatzcharakter und wurden daher in der rechtswissenschaftlichen Literatur mit großem Interesse aufgenommen, erörtert und zum Teil heftig kritisiert.

Zur Klärung der aufgeworfenen Frage nach der Strafbarkeit des unvorsätzlichen Sich-Entfernens vom Unfallort wird zunächst die Historie des § 142 StGB dargestellt. Hiernach wird im Überblick auf das durch den Straftatbestand geschützte Rechtsgut eingegangen, ein Prüfungsschema entwickelt und die Tatbestandsmerkmale erläutert. Den Schwerpunkt bilden die Darstellung und Besprechung der zu dieser Fallgruppe ergangenen wichtigsten höchstrichterlichen Rechtsprechung von 1960 bis heute in chronologischer Reihenfolge. Sodann werden Ansätze zur Lösung der Fallgruppe des unvorsätzlichen Sich-Entfernens dargestellt und diskutiert und eine Definition zum Begriff des „Unfallortes“ entwickelt, mit der sich die auftretenden Sachverhalte lösen lassen. Hiernach folgen Erörterungen zur Verteidigung gegen den Vorwurf der „Unfallflucht“, die Zeichnung eines Lagebildes am

Beispiel des Zuständigkeitsbereichs des Polizeipräsidiums Mainz, überblicksweise kriminologische Erkenntnisse und Überlegungen zum Verhältnis des § 142 StGB zum § 34 StVO. Abschließend erfolgt eine rechtsvergleichende sowie rechtshistorische Untersuchung zur Gesetzeslage in der ehemaligen DDR, in Österreich und der Schweiz, gefolgt von einer Abschlussbemerkung.

2. Kapitel Die Historie des § 142 StGB

1. Teil Die Gesetzeslage bis 1906: keine reichsweite Straßenverkehrsregelung

Vor 1906 wurden keine einheitlichen Verkehrsregelungen im damaligen Deutschen Reich geschaffen[1]. Dies lag daran, dass die sog. Bismarck'sche Reichsverfassung vom 16. April 1871 dem Reich keine entsprechende Gesetzgebungskompetenz zuwies, wie sich aus dem Umkehrschluss von Art. 4 Reichsverfassung 1871 ergibt. Art. 4 Nr. 13 Reichsverfassung 1871 wies dem Reich zwar die Gesetzgebungskompetenz unter anderem für das Strafrecht zu, jedoch nicht für das Straßenverkehrswesen. Vermutlich wurde die Schaffung von reichsweiten Verkehrsregelungen damals auch nicht als drängend oder gar notwendig angesehen, wurde das Automobil doch erst im Jahre 1886 erfunden.

2. Teil Die Gesetzeslage von 1906 bis 1910: § 18 Abs. 7 Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen

Im Jahr 1906 entwarf der Bundesrat „Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen"[2], die den Ländern als Empfehlung für eigene landesgesetzliche Regelungen dienen sollten. § 18 Abs. 7 dieser Grundzüge war damit offenbar die erste reichsweite Regelung für den Straßenverkehr.

---

1 *Säzler*, S. 1.

2 Abgedruckt in: Deutscher Reichsanzeiger vom 28.05.1906, Nr. 124.

§ 18 Abs. 7 Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen:

„Im Falle eines Zusammenstoßes des Kraftahrzeuges mit Personen oder Sachen hat der Führer sofort zu halten und die nach den Umständen gebotene Hilfe zu leisten."

Dem Entwurf entsprechend wurde die Regelung dann auch von den Ländern im Rahmen von Polizeiverordnungen umgesetzt[3].

1. Abschnitt Systematik der Norm

Der knappe Text des § 18 Abs. 7 der Grundzüge enthielt keine strafrechtliche Sanktion. Damit handelt sich nur um ein ausschließlich an Kraftfahrzeugführer gerichtetes **straßenverkehrsrechtliches Gebot**, ähnlich heutigen Formulierungen aus der StVO, vergleichbar etwa mit dem allerdings allgemein formulierten § 3 Abs. 1 StVO. Mithin war § 18 Abs. 7 der Grundzüge gerade kein Straftatbestand, sondern nur eine in allen Landes-Polizeiverordnungen enthaltene Landes-Straßenverkehrsregel.

Ein Verstoß gegen die Regelungen in den Landes-Polizei-Verordnungen blieb dennoch nicht folgenlos: Die Umsetzung des Entwurfs in Landes-Polizeiverordnungen brachte mit sich, dass eine **Bestrafung nach dem RStGB**) drohte. § 366 Nr. 10 RStGB sah nämlich für den Verstoß gegen eine Polizei-Verordnung eine Geldstrafe bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen vor. Damit erinnert die Konstruktion auf den ersten Blick in ihrer Systematik an § 49 StVO i. V. m. § 24 StVG, wo für den Verstoß gegen die dort genannten Verkehrsgebote und Verkehrsregelungen eine Sanktion in Form einer Ordnungswidrigkeit vorgesehen ist.

---

3 *Säzler*, S. 1; *Kubatta*, S. 19.

Im Ergebnis ist dieser Vergleich mit § 49 StVO aber nicht haltbar. Während sich die Ordnungswidrigkeitenregelung des § 49 StVO nämlich auf die Straßenverkehrsgebote richtet, die in den Paragrafen vor § 49 StVO stehen (= straßenverkehrsrechtliche Verordnung; **gleicher** Normgeber), bezog sich die Regelung des RStGB als Reichsgesetz auf den Verstoß gegen sämtliche Polizeiverordnungen der Länder (= nur allgemeine Rechtsfolge bei Verstoß gegen sämtliche Landes-Polizeiverordnungen; **anderer** Normgeber).

Man könnte die Umsetzungen des § 18 Abs. 7 der Grundzüge in den jeweiligen Landes-Polizeiverordnungen damit systematisch aber als eine Art „unechte Straftatbestände“ bezeichnen. Es handelt sich wegen der drohenden Sanktionierung zwar um Strafrecht im materiellen Sinne, jedoch **nicht** um **formelles Strafrecht**.

2. Abschnitt Inhalt der Norm

Durch § 18 Abs. 7 der Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen wurden dem Kraftfahrzeugführer für den Fall eines Zusammenstoßes mit Personen oder Sachen zwei Pflichten auferlegt, nämlich eine **Anhaltepflicht** und eine **Hilfspflicht**; einen weitergehenden Regelungsgehalt gab es nicht.

3. Abschnitt Weitere legislative Entwicklung

Über die allgemeine Bestimmung des Art. 78 Reichsverfassung 1871 übernahm das Reich im Anschluss die Gesetzgebungskompetenz für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und legte 1908 einen Entwurf für ein Kraftfahrzeuggesetz (KFG) vor. Dessen erst im Bundesrat entwickelter Zusatz war sehr erstaunlich: Der erste Entwurf enthielt nämlich nicht mehr die gerade zwei Jahre zuvor in § 18 Abs. 7 der Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen statuierte Hilfspflicht.