



**Neue Richtervereinigung**

Zusammenschluss von Richterinnen und Richtern,  
Staatsanwältinnen und Staatsanwälten e.V.

**Fachgruppe Strafrecht**

Saarbrücken, den 22.05.2023

Neue Richtervereinigung e.V. | Greifswalder Str. 4 | 10405 Berlin

---

An das  
Bundesministerium der Justiz

- Referat II A 6 -

11015 Berlin

Bundesbüro:

**Martina Reeßing**,  
Leiterin des Bundesbüros  
Greifswalder Str. 4  
10405 Berlin

Tel.: 030 420223-49

Fax: -50

Mobil 0176 567 996 48

**bb@neuerichter.de**

**www.neuerichter.de**

**Betr.: Anhörung zu einer möglichen Änderung des § 142 StGB - Herabstufung  
der Unfallflucht nach reinen Sachschäden zur Ordnungswidrigkeit**

**Ihr AZ: IIA6-403705#00001#0001**

**hier: Stellungnahme der Neuen Richtervereinigung**

**Sprecher der Fachgruppe:** StA Simon Pschorr, derzeit abgeordnet an die Universität Konstanz, Ruben Franzen,  
AG Eilenburg, Susanne Müller, LG Freiburg

**Ansprechpartnerin für diese Stellungnahme:** StA'in Mareike Romberg, derzeit abgeordnet an die Zentrale  
Stelle der Landesjustizverwaltungen zur Aufklärung von NS-Verbrechen in 71638 Ludwigsburg, Schorndorfer  
Straße 58, Tel.: 07141/4987-752, [Mareike.Romberg@zst.justiz.bwl.de](mailto:Mareike.Romberg@zst.justiz.bwl.de)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neue Richtervereinigung bedankt sich für die Gelegenheit, zur möglichen Änderung des § 142 StGB - Herabstufung der Unfallflucht nach reinen Sachschäden zur

---

**Sprecher der Fachgruppe:**

Ulf Thiele, AG Ahrensburg, Königstraße 11, 22926 Ahrensburg, Ulf.Thiele@neuerichter.de, Tel.: 04102/519-166 (d.)

Ordnungswidrigkeit – Stellung nehmen zu können. Wir begrüßen die geplante Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit, kritisieren jedoch die beabsichtigte Differenzierung zwischen Sach- und Personenschäden. Letztere ist aus Sicht der NRV nicht erforderlich, da bei Verkehrsunfällen verletzte oder gar getötete Personen durch andere Strafvorschriften bereits ausreichend geschützt werden bzw. *de lege ferenda* geschützt werden könnten.

Im Einzelnen:

1. Die vom Bundesjustizministerium angeführten Gründe, die für eine **Herabstufung** des § 142 StGB zur **Ordnungswidrigkeit** sprechen, werden von uns im Wesentlichen geteilt.

Zwar hat das BVerfG den Straftatbestand des § 142 StGB für verfassungsgemäß erklärt (BVerfG v. 29.05.1963 – 2 [BvR 161/63](#) – BverfGE [16, 191](#), BVerfG v. 16.03.2001 – 2 BvR 65/01, BeckRS 2001, 30168011; in der Kammerentscheidung BVerfG v. 19.3.2007 – 2 BvR 2273/06, NJW 2007, 1666, werden prinzipielle Verfassungsbedenken nicht mehr erörtert). Dennoch bleibt der Umstand, dass aufgrund dieser Vorschrift Menschen unter Strafandrohung dazu gezwungen werden, sich ggfs. selbst zu belasten, eine zweifelhafte Ausnahme vom anerkannten Grundsatz der straflosen Selbstbegünstigung (siehe z.B. § 258 Abs. 5 StGB und zum nemo-tenetur-Grundsatz NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rn. 19, 20), zumal die Rspr. aus dem Unverzüglichkeitsgebot des Abs. 3 praktisch eine Selbstanzeigespflicht entwickelt hat (BGH 29, 138 m. Anm. Beulke JR 80, 523, Bay JR **77**, 427 m. Anm. Rudolphi, Düsseldorf VRS 58, 254; Berz DAR 86, 252).

[Diese Selbstanzeigespflicht ist aber letztlich wiederum nur ein juristisches Konstrukt, um die Verfolgung der Sachbeschädigung am Eigentum PKW zu verbessern \(während die fahrlässige Sachbeschädigung gar nicht strafbar ist, gelten bei Personenschäden ja die §§ 222, 229, 323c StGB, siehe dazu noch unter Ziffer 2.\)](#), was grundsätzlich nicht Aufgabe des Strafrechts als "Ultima Ratio des Rechtsstaats" ist, wenn es andere – mildere – Möglichkeiten gibt, den von der Norm angestrebten Zweck zu erreichen. Dies ist bei § 142 StGB ebenso der Fall wie z.B. auch bei § 265a StGB, bei dem die Diskussion um die Notwendigkeit einer Entkriminalisierung ja – mit Recht – schon wesentlich länger geführt wird. Ebenso wie die Betreiber von den in § 265a StGB genannten Einrichtungen eigene Maßnahmen zum Schutz ihrer zivilrechtlichen (Leistungs-)Ansprüche ergreifen könnten, könnten Autofahrer für Fälle, in denen ein fremder Unfallverursacher nicht ermittelt werden kann, eine entsprechende Versicherung abschließen (Vollkasko statt Teilkasko). Die Herabstufung des § 142 StGB zur OWi könnte für die Versicherungswirtschaft insofern sogar von Vorteil sein, denn der Anreiz für Autofahrer, sich gegen das Risiko der Nichtermittlung von Unfallverursachern

versicherungsrechtlich abzusichern, würde sich dadurch vermutlich sogar erhöhen (siehe dazu auch noch unter Ziffer 3.).

Letztlich pönalisiert § 142 StGB ein Verhalten, nämlich das Verlassen des Ortes einer Schädigung, das gleichartig auch außerhalb des Straßenverkehrs an den Tag gelegt wird und insoweit i.d.R. noch nicht einmal verboten ist (vgl. hierzu die Ausführungen von *Frisch in Stree/Wessels-FS*, S. 69, 88 ff., der die Vorschrift des § 142 StGB unter „Konsistenzaspekten“ für problematisch hält). Die Norm ist daher verfassungsrechtlich zumindest fragwürdig (vgl. NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnrn. 10 – 11, 17 ff.), weil sie weder Leib noch Leben noch Freiheit oder andere vergleichbare Rechtsgüter, wie z.B. Erhöhung der Verkehrssicherheit, schützt, sondern ausschließlich die Durchsetzbarkeit rein zivilrechtlicher Individualansprüche von Geschädigten sicherstellen will (vgl. BT-Drs. 7/2324, 4 f.; 7/3505, 3 zu § 142 StGB).

Auch in Bezug auf die *Bestimmung des Unfallbeteiligten* in Abs. 5 stellt sich die Frage nach der Verfassungswidrigkeit, da es sich keineswegs von selbst versteht bzw. nur bei Vorrang der Interessen eines Geschädigten, auch solche Personen der Strafandrohung des § 142 StGB zu unterwerfen, die ggfs. überhaupt nicht zum Unfall beigetragen haben und dies auch wissen. Mag eine Sanktionierung des **potentiellen** Unfallbeteiligten nach § 49 Abs. 1 Nr. 29 StVO als **Ordnungswidrigkeit** aus verkehrsrechtspolitischen Gründen (siehe dazu unter Ziffer 3.) noch akzeptabel sein: Eine überzeugende Begründung für die Sanktionierung *als Straftat* ist nicht ersichtlich (vgl. NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnr. 21 m.w.N.).

Da für die meisten Menschen außerdem unklar ist, was unter einer „angemessenen Wartezeit“ i.S.d. § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB zu verstehen ist, stellt sich ferner die weitere Frage, ob die Norm in diesem Zusammenhang überhaupt dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebot des Art. 103 Abs. 2 GG genügt. Die Unbestimmtheit der hier vom Gesetzgeber verwendeten Begriffe eröffnet einen sehr weiten Spielraum, den die Rspr. gern zulasten der Unfallbeteiligten nutzt, um dem Geschädigten höchstmöglichen Schutz zu gewähren (vgl. NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnr. 18). Jedenfalls besteht diesbezüglich eine sehr *große Rechtsunsicherheit* (MüKoStVR/Schwerdtfeger § 142 Rdnr. 77). Dies zeigte z.B. auch eine Umfrage, mit der derselbe Unfallsachverhalt an 111 Richter mit der Bitte um eine Bemessung der vorgeschlagenen Wartezeit geschickt wurde: Die Antworten variierten von 10 Minuten bis zu 3 Stunden! Ob bei einem solchen Befund noch von einer verfassungsmäßigen Bestimmung ausgegangen werden kann, erscheint doch äußerst zweifelhaft (vgl. NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnrn. 18, 76, 80; für Verfassungswidrigkeit *Hahn NJW* 1976, 509 f.).

Hinzuweisen ist schließlich noch auf die – vollkommen unverständliche – Diskrepanz der Strafandrohung im Verhältnis zur Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB). Während das potentiell sehr viel gefährlichere Fahren unter Alkoholeinfluss mit maximal 1 Jahr Freiheitsstrafe bedroht ist und – häufig ebenso gefährliche – Geschwindigkeitsüberschreitungen im Regelfall sogar nur als Ordnungswidrigkeit geahndet werden, ist für das bloß abstrakte **Vermögensgefährdungsdelikt** der Unfallflucht (§ 142 StGB), das weder Rechtsgüter der Allgemeinheit noch Allgemeininteressen schützt, eine Höchstfreiheitsstrafe von 3 Jahren sowie der Führerscheinentzug als Regelfall vorgesehen (§ 69 Absatz 2 Nr. 3 StGB), wenn die dort genannten weiteren Voraussetzungen vorliegen.

Insbesondere letzteres ist jedoch mehr als fragwürdig, wenn man bedenkt, dass das vorangegangene Fehlverhalten, das zum Unfall und damit zu einer fahrlässigen Sachbeschädigung und/oder fahrlässigen Körperverletzung oder Tötung führte, wie eben z.B. eine Geschwindigkeitsüberschreitung, das Nichteinhalten des erforderlichen Sicherheitsabstandes oder auch nur ein vergessener Blick in den Rück- oder Seitenspiegel, regelmäßig nur als Ordnungswidrigkeit geahndet oder ggfs. sogar sanktionslos (mit einer bloßen Verwarnung) eingestellt wird, z.B., weil der Unfallverursacher durch den beim Unfall selbst erlittenen Sach- und/oder Personenschaden bereits gestraft genug ist (siehe Rechtsgedanke des § 60 StGB). Letzteres gilt häufig genug auch für das Antrags- und Privatklagedelikt des § 229 StGB, während die fahrlässige Sachbeschädigung von vornherein sogar weder strafbar noch bußgeldbewehrt ist. Die Sanktion für das Nachtatverhalten (Entfernen vom Unfallort) steht damit regelmäßig außer Verhältnis zur Bestrafung des initialen Verkehrsverstoßes.

Bei der Problematik des Führerscheinentzuges kommt hinzu, dass nach derzeit wohl noch immer h.M. ein bedeutender Schaden i.S.d. § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB bereits dann vorliegt, wenn dieser 1.300 € übersteigt (vgl. *Niehaus* in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., Stand 07.03.2023, § 142 StGB, Rdnrn. 6, 81, 94), also eine Schadenssumme, die häufig schon bei Schäden erreicht wird, die mit bloßem Auge gar nicht so ohne weiteres erkennbar sind. Dieses Problem hat sich durch die gegenwärtig hohe Inflationsrate noch weiter verschärft. Schon auf dem 56. Verkehrsgerichtstag in Goslar im Jahr 2018 hatten sich Experten deshalb dafür ausgesprochen, dass– sollte der Straftatbestand des § 142 StGB beibehalten werden – die Fahrerlaubnis grundsätzlich nur noch bei Personenschaden oder einem Sachschaden von mehr als 10.000 € entzogen werden sollte. Bei diesem Vorschlag bleibt aber das Problem, dass die Schadenshöhe schlicht vom Zufall abhängig ist, nämlich davon, ob man gegen ein altes, wertgemindertes oder ein brandneues, hochwertiges Fahrzeug gefahren ist. Auch der Eigentümer des beschädigten Autos hat erheblichen Einfluss auf die Schadenshöhe: Werden Schäden tatsächlich beseitigt? Wird damit eine Fachwerkstatt beauftragt oder wird der Schaden im Hinterhof repariert? Bei Personenschäden besteht wiederum die – in der Praxis nicht zu unterschätzende – Gefahr der Dramatisierung und Übertreibung mit dem prädominanten

Ziel, eine möglichst hohe Schadensersatz- und Schmerzensgeldforderung im Zivilprozess durchzusetzen. Das HWS-Syndrom würde – ohne den Anreiz von Schadensersatz und Schmerzensgeld - nach einem Unfall als Verletzungsfolge statistisch vermutlich kaum noch eine Rolle spielen.

Dass nach [§ 69 Abs. 2 StGB](#) selbst bei Vorliegen der dortigen Voraussetzungen der Täter nur „in der Regel“ als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist, was Raum für vernünftige Ergebnisse im Einzelfall lassen würde, insbesondere in den Fällen, in denen die Kontaktdaten am Unfallort hinterlegt werden, wird von der Rechtsprechung in der aktuellen Praxis häufig gar nicht mehr berücksichtigt. Ein etwaiger Verstoß gegen das Übermaßverbot wird nicht einmal thematisiert, wodurch die oben dargestellte Problematik des Führerscheinentzuges als überschießende Sanktion bei eigentlich gesicherten bzw. anderweitig sicherbaren Ansprüchen (siehe oben: Vollkaskoversicherung) – völlig unnötig – noch weiter verschärft wird (vgl. *Niehaus* in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., Stand 07.03.2023, § 142 StGB, Rdnr. 105).

Nicht vergessen werden sollte, dass die heutige Fassung und die Überführung der Vorschrift aus dem Nebenstrafrecht in das Kernstrafrecht auf eine Verordnung aus der Zeit des Nationalsozialismus zurückgeht (Verordnung zur Änderung der Strafvorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen vom 02.04.1940), in der die Vorschrift (damals § 139a StGB a.F.) auf alle Verkehrsteilnehmer (vorher nur Führer eines Kraftfahrzeugs) ausgedehnt und der Strafrahmen erheblich erweitert wurde. Nachdem § 139a StGB a.F. 1953 – ohne sachliche Änderung – zu § 142 StGB wurde, fanden bis heute keine praxisrelevanten Änderungen mehr statt. Insbesondere hat der 1998 angefügte Absatz 4 zur tätigen Reue so gut wie keine praktische Bedeutung erlangt (vgl. *Niehaus* in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., Stand 07.03.2023, § 142 StGB, Rdnr. 2).

Vor dem Hintergrund, dass die Zahl der Ahndungen von Verkehrsverstößen zwar stetig gewachsen, die Verkehrssicherheit aber dennoch gerade nicht gesunken, sondern – ganz im Gegenteil – sogar deutlich gestiegen ist, verwundert es jedenfalls nicht, dass im Zusammenhang mit § 142 StGB auch schon von einer „verfassungswidrigen Überkriminalisierung“ und „Perfektionismus als Krebschaden des Verkehrsstrafrechts“ die Rede war (vgl. juris Literaturnachweis zu Schönemann, DAR 1998, 424-433) und für andere der „Gleichmut, mit der sich die Öffentlichkeit diesen Tatbestand... gefallen lässt, erstaunlich“ ist (vgl. AWHH/*Hilgendorf* § 38 Rn. 49, 52f.).

Vor allem aber auch im Interesse gesteigerter Rechtssicherheit sollte der Straftatbestand des § 142 StGB daher aus Sicht der Neuen Richtervereinigung dringend zumindest „generalüberholt“, noch besser jedoch sogleich vollständig aus dem StGB in das Ordnungswidrigkeitenrecht verlagert werden.

2. Die unter 1. genannten Argumente gelten auch für Personenschäden, weshalb wir die beabsichtigte **Differenzierung zwischen Sach- und Personenschäden** ablehnen und für aus der Zeit gefallene Sonderrechtsnormen auch bei Personenschäden keinen Bedarf sehen.

Zwar mag es sein, dass in einigen anderen europäischen Ländern ebenso wie in Artikel 31 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr (vom 8. November 1968) für das Verhalten nach Unfällen danach differenziert wird, ob ein Unfall mit Personenschaden oder ein solcher mit Sachschaden vorliegt. Dies ist aber kein zwingendes Argument für die Übernahme dieser Differenzierung auch in das deutsche Recht. Unfallbeteiligte nach einem Verkehrsunfall mit Personenschaden befinden sich möglicherweise erst recht in einem Ausnahmezustand, der normkonformes Verhalten erschwert. Der Normbefehl, am Unfallort zu verbleiben und sich als Unfallbeteiligter zu erkennen zu geben, kann auch von einem Ordnungswidrigkeitentatbestand ausgehen (siehe dazu unter Ziff. 3.).

Denn in Fällen, in denen das Opfer eines Verkehrsunfalles nur leicht verletzt ist (Hauptanwendungsfall HWS-Syndrom) und sich daher, was die Verletzung betrifft, selbst helfen kann, ist angesichts des Unrechtsgehalts schon von vornherein nicht ersichtlich, warum k eine Gleichstellung mit Fällen, in denen nur Sachschäden verursacht wurden, erfolgen kann.

Hat ein Unfall im Straßenverkehr hingegen erhebliche Verletzungen von Verkehrsteilnehmern zur Folge, dann greift nach ständiger Rspr. die allgemeine "Solidarnorm" des § 323c StGB (siehe bereits BGH, Urteil vom 14.11.1957 - 4 StR 532/57, NJW 1958, 390), die die Beweissicherungsinteressen eines erheblich körperlich Geschädigten ebenfalls schützen kann, weil sie den Unfallbeteiligten dazu zwingt, zur Hilfeleistung am Unglücks- bzw. Unfallort zu verbleiben. Nr. 4 des § 34 Absatz 1 StVO, wonach Unfallbeteiligte i.S.d. § 34 Absatz 2 StVO Verletzten zu helfen haben, in § 49 Abs. 1 Nr. 29 StVO, der bestimmt, welches Verhalten eines Unfallbeteiligten nach einem Verkehrsunfall ordnungswidrig ist, wird im Gegensatz zu § 34 Absatz 1 Nr. 1, 2, 3, 5 und 6 Buchstabe b derzeit gerade nicht aufgeführt, weil es bereits den Straftatbestand des § 323c StGB gibt, der in § 34 Absatz 1 Nr. 4 StVO sogar explizit genannt wird. Anstatt also den Straftatbestand des § 142 StGB ausschließlich für Personen-

schäden beizubehalten, erscheint es vor dem Hintergrund der Existenz des § 323c StGB wesentlich sinnvoller, die derzeit in § 49 Absatz 1 Nr. 29 StVO nicht aufgeführten Nummern 6 Buchstabe a und 7 des § 34 Absatz 1 StVO in erstere Norm mit aufzunehmen (siehe dazu auch noch unter Ziffer 3.). Die Hemmschwelle, den Unfallort einfach zu verlassen, dürfte durch die Gefahr, dass eine am Unfallort zurückgelassene erheblich verletzte hilflose Person versterben könnte, was dann den Straftatbestand der 211, 212, 13 StGB erfüllen würde, außerdem noch zusätzlich erhöht sein.

Laut derzeitiger Rspr. ist eine Hilfe gemäß § 323c StGB allerdings dann nicht erforderlich, wenn von anderer Seite ausreichende Hilfe geleistet wird bzw. die sichere Gewähr für sofortige anderweitige – gleich wirksame – Hilfe besteht (BGH v. 22.04.1952 – 1 [StR 516/51](#) – BGHSt [2, 296, 298](#); [BGH v. 08.10.1996 – 5 StR 458/96](#) – NStZ [1997, 127](#); [OLG Hamm v. 29.11.2001 – 3 Ws 476/00](#); *Hecker* in: Schönke/Schröder, StGB, § 323c StGB, Rdnr. 15). Auch liegt kein Unglücksfall vor, wenn ein Betroffener durch den Unfall sofort den Tod gefunden hat (BGH v. 28.06.1951 – 4 [StR 270/51](#) – BGHSt [1, 266, 269](#); [BGH v. 10.07.1985 – 3 StR 104/85](#) – NStZ [1985, 501](#); [BGH v. 15.09.201 – 5 StR 363/15](#) – NStZ [2016, 153](#)), d.h. Fälle des § 222 StGB werden derzeit nicht von § 323c StGB erfaßt, weil dieser Straftatbestand immer nur dann verwirklicht ist, wenn die Gefahr weiterer Schäden besteht, die durch den Einsatz des Hilfspflichtigen potentiell verhindert oder vermindert werden können (*Hecker* in: Schönke/Schröder, StGB, § 323c StGB, Rdnr. 11). Unabhängig hiervon tritt § 323c StGB im Wege der Gesetzeskonkurrenz auch als subsidiär zurück, wenn der Hilfspflichtige Täter oder Teilnehmer der vorsätzlichen Begehungsstrafttat war, die für das Opfer den Unglücksfall darstellt (BGH v. 23.03.1993 – 1 [StR 21/93](#) – BGHSt [39, 164, 166](#); BGH v. 08.10.1996 – 5 StR 458/96 – NStZ 1997, 127; [BGH v. 21.10.2008 – 4 StR 440/08](#) – NStZ [2009, 286](#); *Hecker* in: Schönke/Schröder, StGB, § 323c StGB, Rdnr. 30; *Fischer* in: Fischer, StGB, § 323c StGB, Rdnr. 23).

In diesen Fallkonstellationen würde bei Verlassen des Unfallortes daher „nur“ der o.g. Ordnungswidrigkeitentatbestand des § 34 StVO (außer Abs. 1 Nr. 4) eingreifen, obwohl auch in diesen Fällen Beweissicherungsinteressen von erheblich verletzten Personen und/oder Hinterbliebenen bestehen. Möchte man sich hiermit nicht abfinden, müsste diesbezüglich ggfs. eine neue Regelung (§ 323d StGB) geschaffen werden, wobei man sich in diesem Zusammenhang allerdings auch die Frage stellen muss, ob ein Kraftfahrer, dem bewusst ist, dass er auf jeden Fall den Straftatbestand des § 229 StGB (mit schwerwiegendem Personenschaden) oder gar § 222 StGB (oder auch §§ 315c, 315d StGB) verwirklicht hat, sich allein durch die Existenz eines weiteren Straftatbestandes, sei es nun ein neuer § 323d StGB oder der alte § 142 StGB, tatsächlich zum Verbleib an der Unfallstelle motivieren lassen würde, wenn er – mangels Zeugen oder anderer zu ihm führender eindeutiger Spuren – eine hohe Wahrscheinlichkeit für sich sieht, im Falle der Flucht vom Unfallort vollkommen straffrei davon zu kommen. Schon der alte § 142 StGB dürfte letztlich nicht verhindert haben, dass sich Personen, die schuld-

haft einen Unfall verursacht haben, ihr persönliches Entdeckungsrisiko aber als sehr gering einschätzten, wohl mehrheitlich eher gegen den Verbleib am Unfallort und die damit zwangsläufig verbundene Strafverfolgung entschieden haben. Der *nemo-tenetur*-Grundsatz verankert diesen subjektiven Impuls zur Selbstbegünstigung verfassungsrechtlich. Ein Straftatbestand, der nur dann eingreift, wenn wegen des initialen Verkehrsverstoßes ein staatliches Strafverfolgungsinteresse besteht und zur Selbstbelastung zwingt, ist vor diesem Hinblick verfassungsrechtlich bedenklich. Entscheidend dürfte daher in sämtlichen Fallgestaltungen vor allem sein, welche Anreize geschaffen werden, wenn der Unfallverursacher von einem sehr geringen Entdeckungsrisiko ausgeht (siehe dazu noch weiter unten unter Ziffer 4.).

Von der zuvor beschriebenen Problematik einmal abgesehen, wäre das Schutzgut des § 323c StGB – der Schutz der Solidaritätspflicht (vgl. MüKo StGB/Freund/Koch, 4. Aufl. 2022, StGB § 323c Rdnr. 2 m.w.N.) – gerade auch im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen deutlich moderner als das – letztlich nicht mehr zeitgemäße – Schutzgut des derzeit geltenden „speziellen Vermögensgefährdungstatbestandes“ § 142 StGB. Fischer sieht das unerlaubte Entfernen vom Unfallort angesichts der heute viele soziale Lebensbereiche durchziehenden Anonymisierung, die die Ermittlung von Schadensverursachern in diesen Bereichen mindestens ebenso erschwert wie im Straßenverkehr, zu Recht als einen zu einer „Ungleichbehandlung“ führenden „Anachronismus“ (vgl. Fischer in Fischer, Kommentar zum StGB, § 142 StGB, Rdnr. 4; zu Reformbedarf angesichts geänderter Überwachungsmöglichkeiten siehe auch Zopfs ZfS 2017, 132, 137 ff.).

Letzteres gilt gerade auch für Personenschäden bei Verkehrsunfällen, die in der Regel im fließenden Verkehr verursacht werden, wo die Möglichkeiten, den geflohenen Unfallverursacher im Nachhinein zu ermitteln, von vornherein wesentlich besser sind als im ruhenden Verkehr. Denn in diesen Fällen gibt es regelmäßig mindestens einen Zeugen, nämlich die verletzte Person selbst, sowie meistens auch noch weitere Zeugen, die im Regelfall dazu in der Lage sein dürften, zumindest das Kennzeichen des unfallverursachenden Fahrzeugs zu erkennen, sodass die Wahrscheinlichkeit, dass der Halter des unfallverursachenden Fahrzeugs ermittelt werden kann, ohnehin von vornherein wesentlich höher ist.

Zwar wurde in diesem Zusammenhang schon die Befürchtung geäußert, dass der Geschädigte auf die Entkriminalisierung der Unfallflucht als Verkehrsteilnehmer reagieren, also zB auf Selbsthilfehandlungen durch Verfolgung des flüchtigen Unfallverursachers setzen (vgl. Geppert GA 1970, 4; Loos/Schwerdtfeger DAR 1983, 209) und so das Verkehrsgeschehen in vielleicht noch höherem Maße stören könnte, weshalb zum Schutzzweck des § 142 StGB auch die Verhinderung von Selbstjustiz im Straßenverkehr gehören soll (vgl. NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnr. 9



m.w.N.). Da die o.g. Formen der Selbsthilfe aber auch schon heute unter der Geltung der aktuellen Fassung des § 142 StGB vorkommen, ist die – letztlich rein spekulative – Annahme einer Zunahme von Selbstjustiz aus Sicht der NRV keineswegs zwingend, gerade weil die Feststellung des Halters anhand des Kennzeichens i.d.R. völlig ausreichend sein dürfte, um rein zivilrechtliche Ansprüche zu sichern.

Wer der Fahrer des unfallverursachenden Fahrzeugs war, dürfte für den Geschädigten jedenfalls weniger relevant sein als für die Versicherung dieses Fahrzeugs, die in Fällen von Fahren ohne Fahrerlaubnis oder unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss Regressansprüche geltend machen kann. Da aber § 142 StGB nicht dem Schutz von **Versicherungs**vermögen dient – und wegen des Übermaßverbots nicht dienen kann, ist dieses monetäre Interesse kein ausreichender Grund, das bloße Verlassen des Unfallortes bei Personenschäden weiterhin als Straftatbestand auszugestalten. § 323c StGB würde durch das Tatbestandsmerkmal der Zumutbarkeit der Hilfeleistung eine allen Unfallbeteiligten gleichermaßen gerecht werdende umfassende Güter- und Interessenabwägung ermöglichen (vgl. hierzu *Grube* in: Freyermann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 323c StGB, Stand: 27.04.2023, Rdnrn. 31 ff.), wobei derartige Zumutbarkeitserwägungen auch der bisherigen Regelung des § 142 StGB nicht völlig fremd, aber kaum praxisrelevant, sind (vgl. hierzu NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnrn. 78 – 79).

Das Gebot zu helfen ist dabei umso gewichtiger, je größer die Gefährdung des Verunglückten ist und je näher der zur Hilfe Fähige zu dem Unfallgeschehen steht (BGH v. 14.11.1957 – 4 [StR 532/57](#) – BGHSt [11, 135](#), 136). Die Zumutbarkeit der Hilfeleistung entfällt auch nicht etwa deshalb, weil der Hilfspflichtige befürchtet, in den Verdacht der schuldhaften Herbeiführung des Unglücksfalles zu geraten und strafrechtlich verfolgt zu werden (BGH v. 01.04.1958 – 1 [StR 24/58](#) – BGHSt [11, 353](#); [BGH v. 23.03.1993 – 1 StR 21/93](#) – BGHSt [39, 164, 166](#); differenzierend *Schöch* in: SSW-StGB, § 323c StGB, Rdnr. 18). Hingegen ist die Zumutbarkeit im Hinblick auf den Grundsatz der Selbstbelastungsfreiheit ([§ 136 Abs. 1 Satz 2 StPO](#)) in der Regel nicht gegeben, wenn jemand keine Hilfe leistet, weil er wegen Straftaten verfolgt werden könnte, die mit dem Unglücksfall nichts zu tun haben (vgl. *Hecker* in: Schönke/Schröder, StGB, § 323c StGB, Rdnr. 20 m.w.N.). Diese schonende Abwägung zwischen Hilfebedarf und Strafverfolgungsinteresse sichert einen Ausgleich zwischen den grundrechtlich geschützten Positionen der Unfallopfer und des Hilfspflichtigen – ein deutlicher Vorteil im Vergleich zu § 142 StGB.

Die Straftatbestände der §§ 323c, 229, 222, 211, 212, 13 StGB eröffnen ferner ausreichende Sanktionsmöglichkeiten, wobei § 323c StGB derzeit jedoch – ebenso wie die Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB – lediglich eine Höchststrafe von maximal 1 Jahr Freiheitsstrafe vorsieht, so dass – ebenso wie bei § 316 StGB – durchaus diskussionswürdig erscheint, ob – angesichts des deutlich moderneren Schutzgutes des

§ 323c StGB – diese geringe Strafandrohung überhaupt noch zeitgemäß ist. Davon einmal abgesehen kommt aber auch bei der Verwirklichung der Straftatbestände der §§ 323c, 229, 222, 211, 212, 13 StGB die Verhängung eines Fahrverbotes (§ 44 StGB) oder – in besonderen Ausnahmefällen – sogar die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) weiterhin in Betracht, da bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge oder erheblichem Personenschaden die entspr. Straftaten i.d.R. auch bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen werden.

Selbst wenn dies ausnahmsweise einmal nicht der Fall sein sollte, kann – anders als früher – ein Fahrverbot von bis zu 6 Monaten gemäß § 44 Absatz 1 Satz 2 StGB mittlerweile nicht nur bei verkehrsbezogenen Taten, sondern bei allen Straftaten verhängt werden. Insbesondere ist der Ausspruch des Fahrverbots – auch angesichts der Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf Straftaten der allgemeinen Kriminalität – nicht von einem besonders verantwortungslosen Verhalten als Fahrzeugführer oder von wiederholten Verkehrsverstößen abhängig (vgl. *Grube* in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 44 StGB, Stand: 09.05.2023, Rdnr. 15; Anlage zu [BT-Drs. IV/2161](#)). Sobald führerscheinrechtliche Maßnahmen (§§ 44 oder 69 StGB) verhängt werden, ist auch sichergestellt, dass es zu entsprechenden Einträgen mit Punkten im FAER kommt. Darüber hinaus ist die Ahnung des § 142 StGB als Ordnungswidrigkeit ebenfalls mit fahrerlaubnisrechtlichen Konsequenzen verbunden (siehe näher unter Ziffer 3.); d.h. Opfer von Verkehrsunfällen würden durch die Herabstufung des § 142 StGB zur Ordnungswidrigkeit auch bei Personenschäden gerade nicht schutzlos gestellt.

### 3.

Um dem Beweissicherungsinteresse auch bei reinen Sachschäden ausreichend Rechnung zu tragen und die Hemmschwelle für die Tat weiter aufrechtzuerhalten, ist eine **Ahnung als Ordnungswidrigkeit** ausreichend, wobei die heute schon bestehende und ggfs. um einige Punkte zu erweiternde und ergänzende (siehe oben unter Ziffer 2.) bußgeldbewehrte Regelung des § 34 StVO i.V.m. § 49 Abs. 1 Nr. 29 StVO den zusätzlichen Vorteil hätte, dass sie auch schon bei bloßer Fahrlässigkeit eingreifen würde, z.B., wenn der Betroffene den Unfall nicht wahrgenommen oder einen von ihm verursachten Bagatellschaden schlichtweg nicht erkannt hat. Das Problem des Vorsatznachweises, das die Praxis gegenwärtig umfassend beschäftigt (vgl. hierzu beispielhaft NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnr. 99 ff., insbesondere Rdnr. 103), würde damit weitgehend entfallen, was die Erledigung von Ordnungswidrigkeitenverfahren, deren Zahl wahrscheinlich eher zunehmen würde, erheblich erleichtern und beschleunigen dürfte.

Die im Ordnungswidrigkeitenrecht vorgesehenen Sanktionen, insbesondere die durchaus sehr abschreckend wirkende Möglichkeit der Verhängung eines Fahrverbots (§ 25 StVG) mit der Folge entspr. Punkte im FAER, sind ebenfalls völlig ausreichend, um massenhaft begangener Unfallflucht entgegenzuwirken. Die – wesentlich gefährlicheren – (erheblichen) Geschwindigkeitsüberschreitungen sind hierfür das beste Beispiel, zumal ja auch jederzeit die Möglichkeit besteht, die Sanktionen des Ordnungswidrigkeitenrechts zu verschärfen, sollte man dies aufgrund stark veränderten Verhaltens der Verkehrsteilnehmer für erforderlich erachten. Davon einmal abgesehen bietet auch das OWi-Verfahren ausreichend Ermittlungsmöglichkeiten, um einen Unfallverursacher ggfs. auch im Nachhinein noch festzustellen. Denn auch bei Ordnungswidrigkeiten muss die Polizei den Sachverhalt grundsätzlich ermitteln.

Der im Falle der vollständigen Herabstufung des § 142 StGB zur Ordnungswidrigkeit dann maßgebliche und bereits unter Ziffer 2. erwähnte § 34 StVO ist jedoch vor allem im Bereich der Nummern 6 und 7 des Absatzes 1 dringend reformbedürftig. Insbesondere erscheint auch der NRV in Zeiten, in denen die meisten Verkehrsteilnehmer Mobiltelefone bei sich tragen, eine bußgeldbewährte Melde- als Alternative zu einer ausschließlichen Wartepflicht wesentlich zeitgemäßer. So besteht z.B. schon seit 1972 der hochprofessionell organisierte, rund um die Uhr erreichbare Zentralruf der Autoversicherer, der als durch § 8a PfIVG vorgeschriebene Auskunftsstelle den Geschädigten die Möglichkeit gibt, recht umstandslos an die relevanten Daten ihres Unfallgegners zu gelangen. Es müsste ohne Weiteres möglich sein, dies vergleichbar in umgekehrte Richtung zu öffnen, also dem Unfallbeteiligten die Möglichkeit zu geben, sich auf diese Weise seinem möglichen Gläubiger zu offenbaren. Den Interessen des Geschädigten dürfte damit jedenfalls weit mehr gedient sein als durch Verweisung auf die Polizei, die der Unfallverursacher womöglich scheut (vgl. NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnr. 141).

Auch das vom Justizministerium vorgeschlagene vereinfachte digitale Meldeverfahren, d.h. eine neutrale, einheitliche Online-Melde- und Unfallaufnahmestelle, bei der Unfallbeteiligte den Unfall melden, ihre Personalien hinterlassen und Bilder von Ort und Schaden hochladen können, könnte eine geeignete Möglichkeit sein, Menschen nach Verursachung von Sachschäden von massenhafter Unfallflucht abzuhalten. Hierbei sollte allerdings bedacht werden, dass die Inanspruchnahme von Online-Meldeportalen für manche Menschen (z.B. Senioren) eine besondere Schwierigkeit darstellen oder aber von der (zukünftigen) digitalen Meldemöglichkeit aus anderen Gründen (Funkloch, entladener Akku) kein Gebrauch gemacht werden kann, weshalb zusätzlich die Möglichkeit bestehen sollte, auch anderweitig seine Daten zu hinterlassen, z.B. in Form einer am geschädigten Fahrzeug zu fixierenden Schadensmeldung. Schließlich sollte auch weiterhin der Weg zur Polizei eröffnet sein.

Da Unfallbeteiligte i.S.d. § 34 Abs. 2 StVO nach einem Verkehrsunfall außerdem gemäß § 34 Abs. 1 Nrn. 1 – 3 StVO ohnehin stets dazu verpflichtet sind, anzuhalten, auszusteigen und die Situation untersuchen, d.h. sich der Unfallfolgen zu vergewissern und, falls nötig, auch den Verkehr zu sichern, was zwangsläufig eine bestimmte (kurze) *Zeit des Aufenthaltes* am Unfallort bedeutet, dürfte die *Wartepflicht* (als Einheit von Anhalte- und Vergewisserungspflicht) zwangsläufig auch weiterhin für den Bußgeldtatbestand § 34 StVO relevant bleiben (das Warten beginnt mit dem Anhalten: vgl. NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnr. 73, 75), zumal – zumindest theoretisch – auch Fallgestaltungen vorstellbar sind, in denen weder von der digitalen Meldemöglichkeit noch von der Möglichkeit der anderweitigen Datenhinterlassung, z.B. weil weder Stift noch Papier vorhanden sind, Gebrauch gemacht werden kann.

Vor allem um mehr Rechtssicherheit herzustellen, müsste deshalb zwingend, so wie es der 56. Verkehrsgerichtstag in Goslar schon im Jahr 2018 für § 142 StGB empfohlen hat, in einem neuen § 34 Absatz 4 StVO noch genauer geregelt und präzisiert werden, was unter einer „nach den Umständen angemessenen“ Wartezeit überhaupt zu verstehen ist. Dabei sollte zweckmäßigerweise darauf abgestellt werden, ob Feststellungen noch *möglich* sind und *mit dem Eintreffen feststellungsbereiter Personen zu rechnen* ist, da das geforderte Warten *keine sinnlose Pflichtübung* sein sollte (vgl. NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnr. 77). Zu begrüßen ist auf jeden Fall der Vorschlag, die Wartezeit auf maximal 10 – 15 Minuten zu verkürzen, wenn der Unfallbeteiligte bei eindeutiger Haftungslage eine standardisierte, aufklebbare Schadensmeldung (des Haftpflichtversicherers) gut sichtbar am beschädigten Fahrzeug hinterlässt, wobei man zusätzlich eine Meldepflicht bei einer zentralen Stelle innerhalb von 24 Stunden verlangen könnte, um sicherzustellen, dass der Geschädigte die Nachricht auch tatsächlich erhalten hat (vgl. *Zopfs*, DRiZ 1994, [87](#) ff., 93; *VersR* 1994, [266](#) ff., 271; zust. *Geerds* GA 1995, [44](#); *Schünemann* DAR 1998, [424](#), [429](#); siehe auch NK-StGB/ Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnrn. 73, 76-80). Immer dann, wenn der Unfallbeteiligte einen Zettel mit Namen und Adresse oder eine Visitenkarte am beschädigten PKW mit entspr. Mitteilung oder eine auskunftsbereite und -fähige Person oder das Fahrzeug selbst (mit gültigem Kennzeichen) am Unfallort zurücklässt oder einen Dritten beauftragt, den Geschädigten zu verständigen, ist dem Geschädigten jedenfalls i.d.R. mehr gedient als durch bloßes Zuwarten.

#### 4.

Bei der Frage, ob eine Herabstufung des § 142 StGB zur Ordnungswidrigkeit zu einer massenhaften Zunahme von Unfallfluchten führen würde, darf schließlich nicht außer Acht gelassen werden, dass die Verletzung der Feststellungs-, Warte- und Vorstellungspflicht nicht nur in § 49 Abs. 1 Nr. 29 StVO geahndet werden, sondern die Begehung einer solchen Ordnungswidrigkeit auch als **Verletzung einer vers-**

**cherungsrechtlichen Obliegenheitspflicht** relevant würde, nämlich alles Zumutbare zu tun, was zur Aufklärung des Schadensereignisses und zur Minderung des Schadens eines Verkehrsunfalls dienlich sein kann (E.1.1.3 u. E.1.1.4 AKB 2015). Dazu zählt insbesondere, nicht den Unfallort zu verlassen, „ohne die gesetzlich erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen und die dabei gesetzlich erforderliche Wartezeit zu beachten (Unfallflucht)“.

Insofern nehmen die Versicherungsbestimmungen derzeit den Straftatbestand des § 142 Abs. 1 StGB in Bezug, der aber ohne weiteres durch einen neuen, reformierten (siehe Ziffern 2. und 3.) § 49 Abs. 1 Nr. 29 StVO i.V.m. § 34 StVO ersetzt werden könnte. Sanktioniert würde die Verkehrsunfallflucht dann dadurch, dass der Kaskoversicherer von seiner Leistungspflicht grundsätzlich befreit wäre (E.2.1 AKB 2015) und der Haftpflichtversicherer ggf. einen Rückgriff in Höhe von bis zu 5.000 EUR nehmen kann (§ 28 Abs. 2-4 VVG, § 6 KfzPflVV, E.2.3 u. E.2.4 AKB 2015). Verletzt der Versicherungsnehmer erst die nachträgliche Meldepflicht (derzeit nach § 142 Abs. 2 StGB), dann bleibt dies jedenfalls zur Zeit noch ohne versicherungsrechtliche Konsequenz, wenn statt des Geschädigten oder der Polizei der Versicherer oder dessen Agent verständigt worden sind (vgl. hierzu NK-StGB/Kretschmer, 6. Aufl. 2023, StGB § 142 Rdnr. 15), wobei für die zuletzt genannte Situation – Verletzung der nachträglichen Meldepflicht – sicherlich auch eine andere Regelung vorstellbar wäre, um auch in diesen Fällen den Anreiz für eine nachträgliche Unfallmeldung zu erhöhen.

Die Gefahr versicherungsrechtlicher bzw. – ggfs. erheblicher – finanzieller Nachteile bei Begehung einer Ordnungswidrigkeit nach § 49 Abs. 1 Nr. 29 StVO i.V.m. § 34 StVO dürfte für viele Verkehrsteilnehmer jedenfalls eine zusätzliche, sehr starke Motivation sein, den Unfall auf jeden Fall zu melden. Ebenso könnten möglicherweise auch Änderungen bei der Regelung der tätigen Reue dazu beitragen, bei Verkehrsunfällen die Meldebereitschaft zu erhöhen. In diesem Zusammenhang müsste allerdings zunächst geklärt werden, ob eine tätige Reue nach einer Unfallflucht nicht auch bereits über das geltende Opportunitätsprinzip des § 47 OWiG angemessen berücksichtigt werden kann, was jedoch eher zweifelhaft erscheint.

Der Verweis auf das Opportunitätsprinzip bietet dem Unfallverursacher keine Sicherheit, weshalb Verteidiger wegen der Rechtsfolgenungewissheit vermutlich eher zur Untätigkeit als zu einer nachträglichen tätigen Reue raten würden. Um dem Unfallbeteiligten eine risikolose Meldung zu ermöglichen und damit den Interessen des Geschädigten zu dienen, müsste eine tätige Reue daher zwingend zur Nichtverfolgung der Ordnungswidrigkeit führen, d.h. um den – den meisten Verkehrsteilnehmern aus finanziellen Gründen sehr wichtigen – Versicherungsschutz zu erhalten (siehe oben), ggfs. sogar eine tatbestandsausschließende Regelung geschaffen werden. Denn in der Alltagspraxis zeigt sich häufig, dass dem Unfallopfer ab dem Zeitpunkt, ab dem die Erfüllung seiner Schadensersatz- und Schmerzensgeldforderungen gewährleistet ist, die Bestrafung des Unfallverursachers oft vollkommen gleichgültig wird.

Bezüglich des 1998 bei § 142 StGB angefügten Absatzes 4 zur tätigen Reue, der bis heute so gut wie keine praktische Bedeutung erlangt hat, haben sich Experten auf dem 56. Verkehrsgerichtstag in Goslar im Jahr 2018 ferner dafür ausgesprochen, dass die Vorschrift nicht nur bei nachträglicher Meldung von Parkreplemern gelten sollte, sondern vor allem auch nach Unfällen im fließenden Verkehr.

Weitere Anreize, um Menschen die freiwillige Meldung von Unfällen zu erleichtern, könnten schließlich auch durch eine entspr. Ausgestaltung von Versicherungsverträ-

gen geschaffen zu werden, z.B. durch die Abschaffung des versicherungsrechtlichen *Schadensfreiheitsrabattes* (vgl. Berz, 24. Deut. Verkehrsgerichtstag 1986, 190, Bockelmann DAR 64, 291; *Denzlinger* ZRP 1982, [178](#), [180](#); [ablehnend](#) *Geppert* Blutalkohol 1986, 157, 163; *Park* DAR 1993, [246](#), [248](#); s. a. Zopfs VersR 94, 266 ff.), oder aber durch Regelungen dergestalt, dass Schäden bis zu einer gewissen Höchstgrenze für den Rabatt bedeutungslos bleiben sollen (vgl. *Cramer* ZRP 1987, [157](#), [160](#): bis 1.000 EUR). Eine vernünftige Ausgestaltung der nachträglichen Feststellungspflicht, deren Erfüllung durch keine psychologischen und finanziellen Hindernisse erschwert würde (vgl. *Cramer* ZRP 1987, 162), könnte insofern ebenfalls zu einer Erhöhung der Meldebereitschaft beitragen.

Bei Unfällen im fließenden Verkehr dürften derartige Anreize für eine freiwillige Meldung ohnehin eine geringere Rolle spielen, weil es in diesen Fällen ja regelmäßig mindestens einen Zeugen gibt, nämlich den Fahrer des anderen Autos, das durch den Unfall im fließenden Verkehr beschädigt wurde. Dieser oder andere Zeugen dürften im Regelfall dazu in der Lage sein, das Kennzeichen des unfallverursachenden Fahrzeugs zu erkennen, so dass die Wahrscheinlichkeit, dass zumindest der Fahrzeughalter ermittelt werden kann, von vornherein wesentlich höher ist (siehe hierzu schon unter Ziffer 2.). Allerdings sind auch hier Fallkonstellationen vorstellbar, in denen die Motivation für eine Unfallflucht darin liegen könnte, die Feststellung zu erschweren, wer den Unfall verschuldet hat, z.B. dann, wenn außer den jeweiligen Fahrern der unfallbeteiligten Fahrzeuge keine weiteren Zeugen vorhanden sein sollten (Problem des als gering eingeschätzten Entdeckungsrisikos). Hier könnte man darüber nachdenken, bei einer nachträglichen Meldung ein Geständnis mit dem Verzicht auf die Verfolgung der dem Unfall zugrundeliegenden Ordnungswidrigkeit (z.B. Fehler beim Spurwechsel, Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes o.ä.) zu belohnen. Den Unfallverursachern eine "goldene Brücke" zu bauen, dient den Interessen von Geschädigten i.d.R. jedenfalls mehr als die Verfolgung der Ordnungswidrigkeit, was für Sach- wie Personenschäden gleichermaßen gilt.

Für die Fachgruppe Strafrecht der NRV

Mareike Romberg

Staatsanwältin

Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen zur Aufklärung von NS-Verbrechen  
für die Fachgruppe Strafrecht der Neuen Richtervereinigung