

Gesellschaftliche Zusammenhänge zwischen Verkehrskriminalität und Motorisierung

Von Dr. Ferenc Irk, Staatliches Institut für Kriminologie und Kriminalistik, Budapest

I. Eine der Hauptkomponenten der zivilisierten Gesellschaft des 20. Jahrhunderts ist der Verkehr geworden. Unser tägliches Leben wäre fast unvorstellbar ohne moderne Fahrzeuge. Auch die früher unbekannt schnelle Entwicklung der Wirtschaft ist nur mit einer sehr großen Anzahl moderner Schienen-, Wasser-, Straßen- und Luftfahrzeuge möglich geworden. Der Verkehr bringt die einst in unerreichbarer Entfernung voneinander liegenden Kontinente und die dort lebenden Völker in greifbare Nähe. Die Tatsache, daß der Tourismus sich auf der ganzen Welt verbreitet, dient der besseren Kenntnis der verschiedenen Länder und der gegenseitigen Würdigung ihrer wirtschaftlichen, kulturellen und anderen Leistungen.

Die Beziehungen sind vielseitig und in der Praxis letzten Endes für alle nützlich. Wir könnten auch sagen, daß der Verkehr eines der Grundbedürfnisse des heutigen modernen Menschen ist. Diese Feststellung ist in bezug auf die hochentwickelten Industrieländer in erhöhtem Maße zutreffend, denn in ihnen lebt ein großer Teil der Bevölkerung unmittelbar oder mittelbar vom Verkehr. Auch im Nationaleinkommen zahlreicher Staaten stellt die Kraftfahrzeugfabrikation oder der Tourismus eine der wichtigsten Einnahmequellen dar.

Der Verkehr ist natürlich, wie jede Erscheinung, in sich widerspruchsvoll. Allgemein bekannt sind die zahlreichen gesundheitsschädigenden Wirkungen des Verkehrs, angefangen von seiner Lärm erzeugenden, einen Streß-Zustand mit sich bringenden, die Reinheit der Luft nachteilig beeinflussenden Rolle bis hin zu seinem höchsten Negativum, seiner das Menschenleben, die Gesundheit schwer schädigenden und gefährdenden Wirkung.

Die Fachleute der verschiedenen Wissenschaftszweige haben schon früh diese Schattenseiten der Motorisierung erkannt und

mit Schutzmaßnahmen dagegen begonnen¹. In unseren Tagen ist der Kampf gegen Verkehrsunfälle zu einem zentralen Problem geworden. In zahlreichen Ländern wird die Kostendeckung — zumindest teilweise — aus einem Staatshaushaltsfonds für die Unfallvorbeugung gesichert. Nicht nur eine auf Regierungsebene kontrollierbare präventive Arbeit, sondern auch der Kampf für eine international abgestimmte Vorbeugung gewinnt immer mehr Raum².

II. Die moderne wissenschaftliche Forschung faßt — auch ohne es so zu nennen — den Verkehr in seiner Gesamtheit als ein System auf, dessen wichtigste Elemente der verkehrende Mensch, das am Verkehr teilnehmende Fahrzeug und die Umgebung sind. Theoretisch existiert ein harmonischer Zustand dieses Systems, wenn die Funktionen der einzelnen Elemente ungestört sind. Im täglichen Leben können wir aber häufig beobachten, daß in einem Element eine Störung auftritt. Das Problem wird noch verschärft, wenn gleichzeitig nicht nur eine, sondern mehrere Teileinheiten nicht die Aufgaben erfüllen, die zur ungestörten Funktion unentbehrlich sind. Im günstigsten Fall führt die Störung nicht zu einem schädlichen Ergebnis; es kommt zu einem „Beinahe-Unfall“. In weniger günstigen Fällen aber kann der geringste „Fehler“ zu einem Unfall führen.

Im weiteren versuchen wir — indem wir den Menschen in das Zentrum des Verkehrs stellen — über einige zeitgemäße Fragen des Themenkreises eine Übersicht zu geben. Mit der Untersuchung der Beziehungen zwischen Mensch und Umgebung befassen sich zahlreiche Wissenschaftszweige. In bezug auf unser Thema sind die Feststellungen der Soziologie, der Psychologie und des Strafrechts am wertvollsten. Auch die Kriminologie untersucht die Problematik der Beziehungen zwischen Gesellschaft und Mensch. Ich möchte im weiteren hauptsächlich hinsichtlich dieses letzteren Wissenschaftszweiges meine Ansicht im Zusammenhang mit ein-

¹ Eingehende Übersicht über die Anstrengungen in: Shaw, L., H. S. Sichel, *Accident proneness*, Pergamon Press, Oxford, New York, Toronto, Sydney, Braunschweig 1971.

² Dafür bieten die Verkehrssektionen der verschiedenen internationalen Wirtschaftsgemeinschaften ein gutes Beispiel, die auch eine wichtige übereinstimmende Arbeit auf dem Gebiete des Unfallschutzes leisten. Solche Organe sind z. B. die internationale Organisation, die sich mit dem Verhalten des Menschen im Verkehr befaßt (IDBRA), die internationale Organisation der Verkehrssicherheitsräte und noch viele andere Organisationen.

gen der auf dem Gebiet des Verkehrs zu beobachtenden Gesetzmäßigkeiten mitteilen.

III. Noch bevor wir auf die wichtigsten ätiologischen und prophylaktischen Feststellungen eingehen, scheint uns die Mitteilung einiger Zahlenangaben für Ungarn notwendig. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Gestaltung der Verkehrsunfälle mit Personenverletzung.

Tabelle 1: Verkehrsunfälle in Ungarn

Jahr	absolut	%	Unfälle pro 100.000 Einwohner	Unfälle pro 1.000 PKW
1965	14.719	100,0	145,2	148,1
1966	15.088	102,5	148,5	129,8
1967	17.417	118,3	170,8	120,5
1968	20.538	139,5	200,7	125,5
1969	22.877	155,5	222,7	118,9
1970	23.225	157,8	225,1	96,6
1971	22.949	156,2	221,8	77,7
1972	20.244	137,5	195,0	59,4
1973	19.418	132,0	186,6	47,3
1974	20.217	137,3	193,4	41,2

Es ist auch zweckmäßig, sich die Zusammenhänge zwischen dem Kraftwagenbestand und der Unfallslage vor Augen zu halten, insbesondere in den Ländern, die sich im Stadium der Entwicklung der Motorisierung befinden. Im folgenden können wir auch die Gestaltung der Verkehrsdelikte verfolgen.

Hier kommt allerdings die datenbeeinflussende Wirkung der nationalen Gesetzgebung stärker zur Geltung. Die seit 1972 zu beobachtende sprunghafte Verringerung, im Vergleich zu den vorausgegangenen Jahren, ist auch jener Gesetzesänderung zuzuschreiben, wonach zahlreiche früher als Delikt qualifizierte Unfälle in Zukunft nicht als solche betrachtet werden.

Daraus ergibt sich, daß — obwohl die Unfälle bis 1971 bzw. 1972 eine wachsende Tendenz aufweisen — im Vergleich zur sprunghaften Erhöhung des Kraftfahrzeugbestandes die abnehmende Tendenz schon seit dem Basisjahr festgestellt werden kann.

Damit bestätigt sich jene allgemeine Gesetzmäßigkeit, nach der die Verkehrsunfälle in drei Abschnitte eingeteilt werden können: im ersten Abschnitt nimmt sowohl der Kraftfahrzeugbestand wie auch die Zahl der Unfälle in absolutem Maß zu; im zweiten

Tabelle 2: Verkehrsstraftaten in Ungarn

Jahr	absolut	%	Straftaten pro 100.000 Einwohner	Straftaten pro 1.000 PKW
1965	14.060	100,0	138,7	141,4
1966	13.034	92,7	128,4	111,7
1967	15.262	108,5	149,7	105,5
1968	16.795	119,4	164,1	102,7
1969	18.582	132,2	180,8	96,6
1970	21.106	150,1	204,6	87,9
1971	21.291	151,4	205,8	72,2
1972	16.765	119,2	161,5	49,9
1973	17.552	124,8	169,9	42,8
1974	17.510	124,6	165,2	35,7

Abschnitt kann neben der dynamischen Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes eine relative Verringerung der Unfallzahl beobachtet werden; im dritten Abschnitt nimmt die Zahl der Unfälle trotz weiterer Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes auch in absolutem Maße ab. Ungarn hat offensichtlich bereits diesen letzten Abschnitt erreicht.

Das Verhältnis der Verkehrskriminalität zur allgemeinen Kriminalität zeigt seit Jahren im wesentlichen dasselbe Bild. Das sei in der folgenden Tabelle vorgeführt.

Tabelle 3: Gestaltung der Verkehrskriminalität innerhalb der allgemeinen Kriminalität

Jahr:	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
%	11,5	10,7	12,7	14,2	16,8	17,3	17,3	13,3	13,9

Die Zahlenangaben zeigen, daß die langsam steigende Tendenz 1972 (nicht zuletzt wegen der schon erwähnten gesetzgeberischen Maßnahmen) stehen geblieben ist.

IV. In der Fachliteratur gibt es zwei verschiedene Definitionen der Verkehrskriminologie — eines innerhalb der Kriminologie über eine relative Selbständigkeit verfügenden Forschungsgebiets. Diejenigen, die den Begriff in einem weiteren Sinne bestimmen, reihen in ihn so ziemlich alle Forschungsformen der Kriminalität im Zusammenhang mit dem Verkehr ein. Diejenigen aber, die in einem engeren Sinn formulieren, betrachten als Gegenstand der Verkehrskriminologie nur die Forschungen, die sich mit dem

eigentlichen Unfall, bzw. mit dessen Vorgeschichte befassen. Dieser Teil der Verkehrskriminologie kann — mit einem nicht sehr glücklichen Wort — auch Unfallkriminologie genannt werden.

Die Unfallkriminologie befaßt sich mit dem Verkehrsunfall als Massenerscheinung und als individueller Erscheinung. Sie untersucht die Hauptkomponenten dieser Erscheinung, weist die Beziehung zwischen den einzelnen Komponenten nach, und als Ergebnis behandelt sie die wichtigsten Gesetzmäßigkeiten der Unfälle sowie deren zwangsläufige und zufällige Elemente. Sie untersucht die sozialpsychologischen Komponenten des menschlichen Verhaltens, das zu einem Unfall führt, und den Zusammenhang dieser Faktoren, sowie die Zusammenhänge mit anderen subjektiven und objektiven Faktoren des Unfalls. Sie weist auf die zwangsläufigen und die zufälligen Elemente hin. Im Besitz dieser Kenntnisse trägt sie zur Entscheidung darüber bei, in welchem Umfang und weshalb es notwendig ist, die unfallverursachenden Personen zur Verantwortung zu ziehen und Sanktionen gegen sie anzuwenden. Sie leistet Hilfe bei der Ausarbeitung von Vorbeugungsmaßnahmen und Methoden, die primär hinsichtlich der Generalprävention und sekundär auch der Spezialprävention am wirksamsten erscheinen. Sie trägt damit effektiv zur Bekämpfung der Verkehrskriminalität bei.

Die Unfallkriminologie untersucht entsprechend ihrem gesellschaftsbezogenen Ausgangspunkt die wichtigsten Gesetzmäßigkeiten der Verkehrsunfälle bzw. der Verkehrskriminalität. Sie hält sich dabei weitgehend jene Ausgangsthese vor Augen, daß das Individuum grundlegend durch seine Umgebung, letzten Endes durch die Gesellschaft, determiniert ist. Das bedeutet zugleich die Anerkennung des Umstands, daß einerseits die Gesellschaft über Vermittler auf den Menschen einwirkt, andererseits aber das Individuum auf schöpferische Weise auf seine Umgebung zurückwirkt.

Der in Frage stehende Wirkungsmechanismus kommt im allgemeinen über zwei — hinsichtlich unseres Themas über drei — Hauptkanäle zur Geltung: über die Familie, über den Arbeitsort und über die Straße. Unzweifelhaft bestimmt die Familie entscheidend das Verhalten des Individuums, später die Schule und danach das an ihre Stelle tretende Arbeitsmilieu. Der einzelne wird aber — neben den oben genannten und zweifellos einen Gruppencharakter besitzenden Gemeinschaften — weiter durch die Verkehrsumgebung beeinflusst, die aufgrund der individuellen

Vielseitigkeit und der sich ständig ändernden unpersönlichen Beziehungen über nur sehr lose deutbare Gruppenkennzeichen verfügt³.

Die soziologischen Folgerungen bezüglich des Verkehrs sind sehr vielseitig und verzweigt, deshalb können wir sie hier nur schwer zusammenfassen⁴. Ich versuche, lediglich die wichtigsten Faktoren zu erwähnen, die auch auf das Verhalten des Menschen im Verkehr Einfluß ausüben.

An erster Stelle soll die in unseren Tagen so oft genannte Moral erwähnt werden. Wenn wir genauer formulieren, welche Beziehung zwischen der allgemeinen Moral und der Verkehrsmoral besteht, so lautet die Frage: Gibt es ein menschliches Verhalten während seines öffentlichen bzw. Privatlebens und wieder ein anderes im „Verkehrslieben“? Die Fragen sind nicht neu. Die Verkehrs-Ursachenforscher suchen schon seit 50 Jahren darauf eine Antwort⁵. Diese Antwort aber wäre auf alle Fälle hinsichtlich der Prävention von großer Bedeutung. Die Anschauungen sind noch keinesfalls auf allen Gebieten eindeutig. Auch das Staatliche Institut für Kriminologie und Kriminalistik möchte zur Klärung der Standpunkte beitragen. Das Institut führt in Ungarn im Rahmen seiner vielseitigen Tätigkeit seit über zehn Jahren Unfallforschungen durch. Über die Ergebnisse werden sowohl die Öffentlichkeit wie auch die Fachleute informiert⁶.

V. Die Verkehrssicherheit steht in Verbindung mit zwei gesellschaftlichen Gesetzmäßigkeiten, die in der letzten Zeit eng mit der Entwicklung Ungarns verbunden sind. Es ist dies einmal die dynamische Entwicklung des individuellen Wohlstands als Folge der wirtschaftlichen Entwicklung. Dieser erfreuliche Fortschritt ist aber noch mit vielen Widersprüchen behaftet. So ist trotz Ausnutzung sämtlicher Vorteile der Planwirtschaft und trotz aller Anstrengungen die wirtschaftliche Entwicklung nicht durchweg har-

³ Im Zusammenhang mit dem Thema s. K. Kulcsár, *Az ember és társadalmi környezete* (Der Mensch und seine gesellschaftliche Umgebung), Gondolat, Budapest 1969, S. 170.

⁴ Zu den verschiedenen Standpunkten vgl. L. Viski, *Közlekedésszociológia és közlekedési büntetőjog* (Verkehrssoziologie und Verkehrsstrafrecht), *Allam- és Jogtudomány* 1971/3, S. 464—490.

⁵ So G. Kaiser, *Verkehrsdelinquenz und Generalprävention*, Tübingen 1970, S. 39.

⁶ Vgl. dazu die in verschiedenen ungarischen Fachzeitschriften erschienenen Artikel und insbesondere die Studien in: *Kriminológiai és Kriminalisztikai Tanulmányok*, Band 10—12, Budapest 1973—1975.

monisch. Einzelne Zweige entwickeln sich besser, andere weniger gut. Und was noch problematischer ist: es gibt auch innerhalb der verschiedenen Zweige übergangsweise Mißverhältnisse¹.

Als unbestreitbar günstigen Umstand ist die Erhöhung des individuellen Wohlstandes anzusehen, für den die dynamische Erhöhung des Kraftfahrzeugbestandes kennzeichnend ist. Man darf aber auch nicht außer acht lassen, daß dadurch — zumindest übergangsweise — der individuelle Wohlstand und das individuelle Bewußtsein in Gegensatz zueinander treten. Die motorisierte Welt ist der Denkweise eines großen Teils der Durchschnittsbürger fremd. Sie erkennen die Gesetzmäßigkeiten dieses neuen Typs des Verkehrs nicht, bzw. sie verarbeiten sie nicht adäquat. Sie vermögen dementsprechend die objektiv zu erwartenden Reaktionen nicht zu bieten.

Es ist recht gut zu beobachten, daß die Verantwortlichen unseres Landes die Probleme und die sich daraus ergebenden Aufgaben rechtzeitig erkannt haben. Ausgesprochen oder unausgesprochen zeigen sich die notwendigen Antworten unserer Zeit in den verschiedenen Richtlinien für den Unterricht, sowie in kulturpolitischen und bildungspolitischen Richtlinien und in einer ganzen Reihe weiterer Maßnahmen. Darauf weist auch die Tatsache hin, daß mehrere Regelungen und Stellungnahmen das Ergebnis von Regierungsbeschlüssen sind.

Die andere zentrale Frage, die ebenfalls mit der industriellen Entwicklung in Zusammenhang steht, ist der Komplex der Urbanisation. Die Anpassung der Menschen an die Umgebung wird mit der Umgestaltung der Gesellschaftsstruktur schwieriger. Das gilt in erster Linie für die früher auf dem Lande, heute aber ganz oder teilweise in der Stadt lebenden und arbeitenden Personen. Im Zuge der Forschungen unseres Instituts konnten zahlreiche Nuancen dieser Erscheinung erkannt werden. Zugleich konnte nachgewiesen werden, daß die Probleme der Anpassung einen maßgeblichen Einfluß auf das Verkehrsverhalten ausüben.

Ohne nach Vollständigkeit zu trachten, möchte ich die Aufmerksamkeit auf einige Gesichtspunkte lenken. Da wir bei unseren Untersuchungen mit einer unfallverursachenden und mit einer unfallfreien Gruppe (Kontrollgruppe) gearbeitet haben, hatten wir die Möglichkeit, mit einer mathematisch-statistischen Metho-

¹ L. Urbán, A magyar közlekedés helyzete és fejlődésének távlatai (Lage und Entwicklungsperspektiven des Verkehrs in Ungarn), Társadalmi Szemle 1972/7—8, S. 69—75.

de auch die signifikanten Unterschiede zwischen den Gruppen aufzudecken.

Innerhalb der Familienumstände konnte festgestellt werden, daß die Lage der Kontrollgruppe schon in der Kindheit von der der unfallverursachenden Gruppe abweicht. Das zeigte sich teils objektiv daran, daß die Mehrheit der Erstgenannten sich schon in der Kindheit an den städtischen Verkehr gewöhnt hat. Die Notwendigkeit der Beachtung anderer Personen hat bei ihnen zu einer Gewöhnung an Aufmerksamkeit, zu einem instinktiv sicheren Verhalten geführt. Andererseits konnte auch in der Lebensführung eine Abweichung nachgewiesen werden. Für die Kontrollgruppe waren — abweichend von der unfallverursachenden Gruppe — leichtes Lernen sowie (bei Nichtberufsfahrern) höhere Schulbildung kennzeichnend. Das Motiv des Nichtweiterlernens zeigte im Kreis der Berufsfahrer (wo heute noch die Vollendung der 8 Grundschulklassen typisch ist) ebenfalls eine Abweichung zwischen den beiden Fahrergruppen. Während das Motiv der guten Fahrer in erster Linie das Fehlen der objektiven materiellen Bedingungen war (viele vollendeten ihre Studien noch vor oder während des zweiten Weltkrieges), so war bei der Tätergruppe das Streben nach möglichst baldigem Geldverdienen vorherrschend. Es ist eine unbestreitbare Tatsache, daß es heute in Ungarn wenige Berufe gibt, in denen man mit einer so niedrigen Bildung wie der des Kraftfahrers so gut verdienen kann.

Bei der Analyse des Berufs der Privatfahrer konnte ebenfalls eine Abweichung zwischen den beiden Gruppen festgestellt werden. Für die Mitglieder der unfallverursachenden Gruppe war kennzeichnend, daß sie einen von ihrer Fachausbildung abweichenden Beruf ausübten, was bekanntlich meist mit Unzufriedenheit mit der Arbeit verbunden ist. Sein Verhältnis zur Arbeit ist aber gewiß eines der wichtigsten Kennzeichen eines Menschen.

Eine vorübergehende Schattenseite der Urbanisation ist die in den Großstädten (vor allem in der Hauptstadt) auftretende ungünstige Wohnungslage. Bei einer nicht entsprechenden Erziehungsarbeit wird deren Bedeutung unterschätzt, eventuell sogar verkannt. Ohne darauf näher einzugehen, müssen wir doch darauf hinweisen, daß die ungünstige Wohnungslage (unter welcher ich das Arbeiterquartier, die Untermiete und bei Erwachsenen die sogen. Familienmitgliedschaft, die das eigenständige Privatleben stark einschränkt und das Zusammenleben von mehreren Generationen bedeutet, verstehe) ebenfalls signifikant für die unfall-

verursachende Gruppe war. Es ist eine Tatsache, daß die Eltern der heute in erster Linie in einer städtischen Umgebung wohnenden Kraftwagenfahrer — bis zu einer gewissen Zeit auch die Fahrer selbst — noch auf dem Lande lebten, bzw. daß die Eltern noch heute dort wohnen. Die Änderung der Umgebung beinhaltet aber große Anpassungsschwierigkeiten für das Individuum. Die Spannungen, die durch die nicht mehr entsprechende frühere und noch nicht entsprechende jetzige Lebensform verursacht werden, spielen als Wirkungsfaktor eine große Rolle. Nachdem ein Individuum aus der herkömmlichen Umgebung der Eltern, Bekannten und Freunde herausgerissen worden ist, findet es schwer in der neuen Lebensform die ihm entsprechenden Beziehungen. (Ich gehe nicht weiter auf das Thema ein, da auch bei dem Einfluß der Urbanisation auf die Kriminalität ähnliche Faktoren eine Rolle spielen, die im Laufe der neuesten ungarischen kriminologischen Forschungen eingehend analysiert werden*.)

Die Umgebung des Individuums bestimmt grundlegend auch seine Freizeitgestaltung. Bei dieser Frage ist — sowohl auf dem Lande wie auch in der Stadt — die Rückständigkeit des Bewußtseins das größte Problem. Bei den Berufsfahrern wurde festgestellt, daß (im Gegensatz zu der objektiv als richtig zu qualifizierenden Beschäftigung der Kontrollgruppe im Bereich des Hauses und der Wohnung) die unfallverursachende Gruppe in der Stadt mit der Unterhaltung, auf dem Lande aber mit einer nicht geringe physische Anstrengung erfordernden landwirtschaftlichen Tätigkeit ihre Freizeit verbringt. Keine der letzteren Beschäftigungsarten dient aber der aktiven Ruhe des Fahrers.

Unter den soziologischen Faktoren, die bei der Verkehrskriminalität eine Rolle spielen, sollte eigentlich an erster Stelle der Alkohol genannt werden. Ich möchte mich hier nicht mit den Einzelfragen des Fahrens unter Alkoholeinfluß befassen. Es muß aber doch erwähnt werden, daß bei der jetzigen hohen Zahl des Fahrens in alkoholisiertem Zustand (in Ungarn stehen etwa 20 % der unfallverursachenden Personen unter der Wirkung von Alkohol) die Gleichgültigkeit der Allgemeinheit und die Tatsache, daß das Fahren unter Alkoholeinfluß meistens nur phrasenartig verurteilt wird, eine große Rolle spielt. Oft drückt man ein Auge zu vor dem

* J. Gödöny, A fejlődés kisérijelenségeinek kriminogén jellege (Kriminogener Charakter der Begleiterscheinungen der Entwicklung), Kriminológiai és Kriminológiai Tanulmányok, Band 11, Budapest 1974, S. 9—93.

kleineren oder größeren Getränkekonsum während des Fahrens; die Untersuchung von Personen, die unter Alkoholeinfluß einen Unfall verursacht haben, weist darauf hin, daß nicht einmal die Strafe bzw. das vorausgegangene Strafverfahren dem Täter zu beweisen vermag, daß zwischen der Trunkenheit und der Unfallursache eine enge kausale Verbindung besteht. Es ist ferner zu betonen, daß die Persönlichkeit, die soziologischen Kennzeichen dieser Täter denen der Kriminellen nahe stehen; man könnte sagen, daß die „nüchternen“ Verursacher zwischen den Alkoholtätern und der Kontrollgruppe stehen, während die Alkoholtäter zwischen den „nüchternen“ Verursachern und den Kriminellen anzusiedeln sind.

Über die soziologischen Faktoren hinaus können wir — in Kenntnis der Ergebnisse — feststellen, daß einmal bei der Bewährung des Individuums im Verkehr die sozialpsychologischen Faktoren eine entscheidende Rolle spielen. Den physiologischen Faktoren kann auf alle Fälle nur eine zweitrangige Bedeutung zugeschrieben werden. Zum anderen ist das Prinzip des „as he lives he drives“ im Verkehr weitgehend gültig. Es gibt kein besonderes Verkehrsverhalten gegenüber dem allgemeinen Verhalten, wie auch keine von der Verkehrsmoral abzugrenzende allgemeine Moral feststellbar ist. Die Verkehrssituation ist ein Teil der Lebenslage, im Verkehr bewähren sich allerdings zahlreiche Personen nicht, die im Leben sonst eine einwandfreie Leistung aufweisen.

Der Widerspruch ist aber nur scheinbar. Man darf nämlich nicht außer acht lassen, daß im Verkehr die ständige Veränderung der Situation eine zentrale Frage ist. Insbesondere im städtischen Verkehr, aber zunehmend auch sonst (in den Ländern mit hochentwickelter Motorisierung schon überall) entspricht dieser Situation nur eine Persönlichkeit, die von sich aus für das Gemeinschaftsleben geeignet ist. Derjenige, der das Zusammenleben in der Gesellschaft nur durch ständige bewußte Kontrolle auf entsprechender Ebene aufrechtzuerhalten vermag, wird sich in unerwarteten Situationen (wo das wahre Ich des Individuums an der Oberfläche erscheint, da die Möglichkeit einer bewußten Kontrolle infolge Zeitmangels nicht besteht) gemeinschafts-, letzten Endes gesellschaftsfeindlich verhalten. Andererseits — wie schon erwähnt — bewegt sich das Individuum im Laufe seines Lebens mehr oder weniger ständig in Gemeinschaften, von denen die wichtigsten die Familie und der Arbeitsort sind. Diese Gemein-

schaften bewerten sowohl die positiven wie auch die negativen Eigenschaften der Person und gestalten so ihr Werturteil, obwohl dieses durchaus nicht immer günstig sein muß. In zahlreichen Fällen ist es eher nachsichtig. Auf der Straße (also in einem speziellen soziologischen Milieu) kann aber der Verkehrspartner nur das momentane — aber nie zufällige! — Verhalten des anderen wahrnehmen. Die Beurteilung beruht auf dieser Grundlage, und infolge der Anonymität können die ungünstigen Verhaltenskennzeichen oft nur verspätet wahrgenommen werden.

Natürlich spielt im heutigen Verkehrsklima auch der Unterricht eine Rolle. Im Laufe unserer Untersuchungen haben wir festgestellt, daß durch ständige Wachsamkeit und durch ein objektiv zu erwartendes richtiges und zweckmäßiges Verhalten die Verletzten gegenüber dem für den Unfall rechtlich verantwortlichen Täter 50 %, im Falle der Fußgänger sogar 70—80 % der Unfälle vermeiden könnten. Die Ursache dafür ist in erster Linie darin zu sehen, daß während des Verkehrsunterrichts auch heute noch die Betonung meist auf Rechte und Pflichten vom juristischen Standpunkt aus gelegt wird und bei weitem nicht die entsprechende Aufmerksamkeit der Methodik der Vermeidung von Fehlern anderer Personen zugewendet wird. Der sogen. defensive Fahrstil ist immer noch für viele neuartig, bzw. hat noch keinen Eingang in die tägliche Praxis gefunden.

Mit dem Gesagten ist zum Teil die erforderliche Analyse des Zusammenhangs des Notwendigen und des Zufälligen bei der Verkehrskriminalität verbunden. Die Frage kann in doppelter Hinsicht gestellt werden. Einerseits lohnt es sich zu untersuchen, wer einen Unfall verursacht bzw. erleidet. Anscheinend verfügen beide Gruppen über ähnliche Persönlichkeitseigenschaften. Zahlreiche Personen erleiden zuerst einen Unfall, um dann auch einen solchen zu verursachen. Die Erklärung liegt auf der Hand: die Grundlage ist in beiden Fällen die Nichtbeachtung anderer (im Falle des Verletzten das unbedingte Festhalten am Recht). Meinem Standpunkt gemäß spielt der Zufall in keinem Fall eine Rolle. Wir können die Rolle des Zufalls andererseits auch in bezug auf den Unfall, bzw. das ihm folgende Delikt untersuchen. Hier spielt tatsächlich der Zufall eine Rolle, aber nur in der Hinsicht, daß ein für die Gesellschaft schädliches Ereignis eben dann und nicht früher eingetroffen ist. Jedem Unfall — hier lassen wir den Gesichtspunkt der Verantwortung beiseite — gehen zahlreiche sogen. „Beinahe-Unfälle“ voraus, wobei ebenfalls zufällige Faktoren

(Zeit- und Wegdifferenz, Geschicklichkeit des anderen Verkehrsteilnehmers usw.) die Vermeidung des Unfalls möglich machten. Den Unfällen gehen zahlreiche Regelverletzungen voraus, bzw. ergänzen sie. (Deshalb halten es viele für zweckmäßiger, die beinahe einen Unfall verursachenden und regelwidrig handelnden Personen zu beobachten.)

Zusammenfassend ist also zu sagen, daß der Unfall heute eine notwendige Erscheinung ist; notwendig ist dabei die Person des Verursachers, ja sogar mehr oder minder die des Opfers, zufällig ist er höchstens im konkreten Zusammenhang, d. h. wie und wann er eingetreten ist.

VI. Diese Auffassung bedeutet aber nicht zugleich, daß ich auch die unbedingte Notwendigkeit der Unfallverursachung durch diese Personen behaupten wollte. Bei den Unfällen haben zahlreiche Faktoren — neben den oben erwähnten Teilnehmern — eine Bedeutung. Ihr gemeinsames Kennzeichen ist, daß sie vorwiegend als sekundäre Ursachen mitwirken und häufig nicht erkennbar sind. Diese Wirkungsfaktoren sind eng mit den gesellschaftlich-wirtschaftlichen Verhältnissen des betreffenden Landes verbunden, deshalb scheint es zweckmäßig, sie hier nur in groben Umrissen zu behandeln.

Die Sicherheit des Straßenverkehrs wird ungünstig beeinflusst, wenn die Straßen-Infrastruktur nicht mit der Motorisierung synchronisiert ist. Wie wir schon dargelegt haben, stellen derartige Disproportionen in erster Linie für jene Länder ein Problem dar, in denen sich die Motorisierung im Entwicklungsstadium befindet. Die Auflösung der Spannungen ist nur nach einer längeren Zeit möglich. Die Probleme der Infrastruktur treten hauptsächlich auf zwei Gebieten auf: im Service-Dienst und im Ausbau des Straßennetzes.

Neben dem Sammelbegriff des Straßennetzes zeigen sich oft Mängel im Signalisierungssystem entlang den Straßen. Es kommt nicht immer und nicht überall das grundlegende Gebot zur Geltung, daß die Straßenmarkierung selbst die Aufmerksamkeit auf sich ziehen soll, statt daß der Fahrer sie erst suchen muß. Über die Tatsache hinaus, daß eine fehlerhafte oder mangelhafte Verkehrsregelung unmittelbar die Verkehrssicherheit gefährdet, ist ihre demoralisierende Wirkung noch wesentlicher. Eine unbestreitbare Gleichgültigkeit und Unsachlichkeit macht sich bei der Mehrheit der Verkehrsteilnehmer bemerkbar. Die sekundäre Wirkung ist, daß der Verkehrsteilnehmer sich im Stich gelassen fühlt —

begründeterweise bildet sich in ihm der Eindruck, daß die Behörden, die von ihm ein auf der Einhaltung des Gesetzes beruhendes, diszipliniertes, fehlerloses Verkehrsverhalten fordern, für sich selbst die Vorschriften nicht für verbindlich halten. Das löst natürlich eine gewisse Gegenreaktion aus: an die Stelle der Regelfollowung wird eine willkürliche — für den einzelnen günstige — Bewertung der Vorschriften gesetzt.

Aus dem Gesagten folgt, daß bei der Vorbeugung aus kriminologischer Sicht die Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit grundlegend beeinflussen (d. h. die Generalprävention), in den Vordergrund treten. Tatsächlich muß in erster Linie der Staat unter den vorhandenen Möglichkeiten mit größter Intensität die Verkehrssicherheit gewährleisten. Die Rolle des Individuums kann nur an zweiter Stelle in Frage kommen. Unter den zentralen Maßnahmen nimmt die Gesetzgebung (inbegriffen sowohl die Verkehrspolizeivorschriften zur Sicherung des Verkehrs wie auch die gegen die Übertreter dieser Regeln zu treffenden Maßnahmen), ferner auch die Rechtsanwendung eine hervorragende Stelle ein. Unter den anderen Mitteln kommt den verschiedenen Formen der Gestaltung der öffentlichen Meinung — in erster Linie den Massenkommunikationsmitteln — entscheidende Bedeutung zu. Diese können nach Ländern und nach Gesellschaftssystemen wesentliche Abweichungen aufweisen. In Ungarn wurde festgestellt, daß in der Betriebs- und Arbeitsatmosphäre die von außen kommende Lenkung und Erziehung bei Erwachsenen viel erfolgreicher sein kann als in der Familienatmosphäre. Besondere Aufmerksamkeit widmen wir der Arbeitsbrigade, die für ein Arbeitsergebnis gemeinsam arbeitet. Eine gut organisierte Brigade ist erfahrungsgemäß in unseren Tagen eine der wichtigsten menschenformenden Kräfte. Der Grundsatz „Auf sozialistische Weise leben, arbeiten und sich bilden“ ist hier imstande, Menschen zu formen. Wir konnten im Laufe unserer Untersuchungen von Berufsfahrern (wo allerdings eine der wichtigsten Aufgaben der Brigade, die Arbeitskontrolle, infolge der Besonderheiten der Arbeit nur ganz locker zur Geltung gebracht werden kann) zahlreiche sowohl hinsichtlich der Produktion wie auch der Verkehrssicherheit oder in soziologischer Hinsicht hervorragende Musterbrigaden und ihre Tätigkeit kennenlernen. Die oben behandelten Schwierigkeiten der Anpassung des Individuums können dank der guten Gruppenatmosphäre hier am besten kompensiert werden.