Über die Fahrlässigkeitskriminalität in Ungarn

von Dr. Ferenc Irk, Budapest

1. Einleitung

Die wissenschaftliche Entwicklung, der technische Fortschritt, die Urbanisierung und die Industrialisierung haben im vergangenen halben Jahrhundert das Leben des Menschen grundlegend verändert. Die Arbeit und auch die Freizeit sind in vieler Hinsicht inhaltsvoller geworden. Gleichzeitig wurden früher unbekannte Gefahrenquellen zu den Begleitern unseres Lebens. Diese hemmen die Entwicklung und ihre negativen Folgen entstammen oft menschlicher Fahrlässigkeit.

Die schwersten Formen des fahrlässigen Verhaltens sind — ihren gegenwärtigen Folgen angemessen — Straftaten. Diese waren es auch vor Jahrhunderten und Jahrtausenden. Die (bisweilen) primitive Rechtsauffassung der primitiven Gesellschaften erledigte diese Frage relativ einfach, indem sie sich zumeist ausschließlich die Folgen vor Augen hielt. Damit, ob das Individuum objektiv oder subjektiv die Möglichkeit hatte, die falsche Entscheidung, die rechtlich zu verurteilende Tat oder die schädlichen Folgen zu umgehen, beschäftigte sie sich nicht sehr. Sie veranschaulichte nur, daß diese Handlungen ihrer schadenbringenden Wirkung wegen in Grenzen gehalten werden müssen. Dies — general- und spezialpräventive Gesichtspunkte gleichermaßen in Betracht ziehend — meinte sie dadurch zu erreichen, daß die Tat durch eine Strafe bedroht und der Täter bestraft wird — und zwar um so schwerer, je größer der in der jeweils geltenden Wertordnung entstandene Schaden war. Gleichzeitig wurde immer berücksichtigt, daß diese Taten unabhängig, ja sogar im Widerspruch zum Willen des Individuums verwirklicht wurden. Daher kamen die Strafen zum Teil oft — im Vergleich zum Kreis der von den vorsätzlichen Taten verursachten Folgen — auf einem engeren Gebiet zur Geltung, zum Teil waren sie milder[1].

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden im Bereich der Fahrlässigkeitskriminalität die Forschungen zu Kausalität und Prävention intensiver. Dies war in erster Linie ein Ergebnis der stürmischen Entwicklung des Verkehrs. Die dadurch der Gesellschaft verursachten Nachteile sowie die Erweiterung des Kreises der gefährdeten Personen lösten in der öffentlichen Meinung Unruhe aus. Es stellte sich heraus, daß die Androhung strafrechtlicher Maßnahmen zur Zügelung der neuen Volkskrankheit nicht ausreicht. Ähnlich war die Lage auch hinsichtlich der zahlenmäßig immer häufiger werdenden negativen Erscheinungen bei der Arbeit in Betrieb und Büro.

Zur gleichen Zeit machten die Soziologie, die Psychologie und die medizinische Wissenschaft eine sprunghafte Entwicklung durch. Es wurden umfangreiche Experimente durchgeführt, darunter auch im Kreis derjenigen, die fahrlässig schädliche Folgen verursachten. Wenn es auch nicht immer gelang, die Gründe dafür bis zu einer entsprechenden Tiefe aufzudecken, haben dennoch im Ergebnis die erklärenden Theorien — mit manchmal geringen, manchmal aber wesentlichen Unterschieden — die traditionellen vereinfachenden Theorien immer mehr in den Hintergrund gedrängt. Und die erreichten Ergebnisse haben zu weiteren Forschungen angeregt.

An dieser Tätigkeit hat in Ungarn das Landesinstitut für Kriminologie und Kriminalistik seit seiner Gründung teilgenommen. Die Untersuchung der Fahrlässigkeitskriminalität hat vor 25 Jahren mit der komplexen kriminologisch-kriminalistischen Analyse der Verkehrs-, Betriebsunfälle und Brandfälle ihren Anfang genommen. Die Motorisierung hat sich in unserem Land zu Beginn der 70er Jahre stürmisch entwickelt. Es ist somit verständlich, daß — unter Einbeziehung der Ergebnisse der früheren Jahre — in erster Linie auf diesem Gebiet eine intensive Arbeit erfolgte. Diese wurde in der zweiten Hälfte der 70er und ersten Hälfte der 80er Jahre durch die Erforschung der Gesamtheit und der Zusammenhänge der Fahrlässigkeitskriminalität ergänzt. Eingehend analysiert wurden die Straftaten darstellenden Verkehrs-, Betriebs-, Haushalts- und anderen Berufsunfälle, weiterhin die das Leben und die Gesundheit verletzenden sowie das gesellschaftliche Eigentum schädigenden sonstigen fahrlässigen Handlungen. Über diese Forschungen sind bisher mehr als hundert Artikel, zahlloses Propagandamaterial, etwa zwanzig eingehende Studien und sechs Monographien erschienen oder befinden sich im Druck. Die Problematik der Fahrlässigkeitskriminalität hat im Studienmaterial der Universitäten und sonstigen Hochschulen, die sich mit den Fragen der Kriminalität beschäftigen, einen besonderen Platz erhalten.

Schon der vorangehende Gedanke ließ darauf schließen, daß die große — und wahrscheinlich immer mehr wachsende — Zahl der fahrlässigen Straftaten in unmittelbarem Zusammenhang mit der gesellschaftlich-technischen Entwicklung steht. Gleichzeitig ist auch die Zahl derjenigen Straftaten nicht gering, die unabhängig vom Fortschritt sind, ja die schmerzliche Beweise unserer relativ langsamen Entwicklung und Veränderung in der Lebensweise darstellen.

Der Kreis der für die Gesellschaft in großem Maße gefährlichen fahrlässigen Handlungen wird auch für die Kriminalität zum großen Teil durch die vom Strafrecht kodifizierten Taten festgelegt. Ein Teil hiervon ist für die kriminologische Forschung in erster Linie wegen ihrer zahlenmäßigen Geringfügigkeit ohne Bedeutung (das heißt nicht zugleich auch eine Verneinung der

1 Vgl. *J. Beschütz*, Die Fahrlässigkeit innerhalb der geschichtlichen Entwicklung der Schuldlehre. Schlettersche Buchhandlung, Breslau 1906; *F. Irk*, Nézetek a bűnösségi gondatlanságról I. (Anschauungen über die strafrechtliche Fahrlässigkeit I.), in: *J. Gödöny* (red.): Kriminológiai és Kriminalisztikai Tanulmányok (Kriminologische und Kriminalistische Studien). Bd. 17, Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest 1980, S. 255—300; *G. Eremin*, Criminal Negligence and Individuality. P A Norstedt & Sönert Förlag, Stockholm 1976.

All content following this page was uploaded by Ferenc Irk on 30 August 2021. The user has requested enhancement of the downloaded file.

auch unabhängig hiervon spürbaren großen Gesellschaftsgefährlichkeit).

Das zentrale Forschungsgebiet der sich mit der gesamten Fahrlässigkeit beschäftigenden Kriminologie sind die Unfälle, darunter die große Familie der Verkehrsunfälle. Die Gesellschaft zeigt heute diesem Kreis der fahrlässigen Handlungen gegenüber größtes Interesse, und zwar in erster Linie deswegen, weil breiteste Kreise hiervon betroffen werden können. Die Verbindung von Kriminologie und Zweigwissenschaften ist auf diesem Gebiet am bedeutendsten.

2. Umfang, Tendenz und Folgen der Fahrlässigkeitskriminalität

Über den Platz der Fahrlässigkeitskriminalität innerhalb der Gesamtkriminalität in Ungarn sowie die im Laufe der Jahre eingetretenen Veränderungen liefert die folgende Tabelle einen Überblick.

Jahr	Gesamtzahl der Straftaten	Zahl der fahrlässigen Straftaten
1972	125 999	7420
1973	125 388	7024
1974	111 825	6763
1975	120 889	7011
1976	129 424	6833
1977	123 623	6997
1978	126 907	7022
1979	125 267	6340
1980	130 470	5101
1981	134 914	5237
1982	139 795	5047
1983	151 505	5410
1984	157 036	5525

Die Angaben zeigen, daß — während im untersuchten Zeitraum in der Gesamtzahl der Straftaten, besonders in den vergangenen Jahren, eine steigende Tendenz zu beobachten ist — die Zahl der fahrlässigen Straftaten eine *relative Konstanz* aufweist[1a].

Der Anteil der fahrlässigen Straftaten an der Gesamtzahl der Straftaten bewegte sich zu Beginn der Untersuchungsperiode noch um etwa 6 v. H. In unseren Tagen ist dieser Anteil auf etwa 3,5 v. H. zurückgefallen.

Es kann nun folgende Frage auftauchen: lohnt es sich überhaupt, Kräfte zur kriminologischen Erforschung dieser Kriminalität zu mobilisieren? Einige weitere Gesichtspunkte verweisen darauf, daß diese Frage mit Ja zu beantworten ist.

Die Latenzforschungen zeigen, daß die Bevölkerung sich vor fahrlässigen Straftaten fürchtet, besonders vor Unfällen[2]. Ob dies begründet ist oder nicht, kann aufgrund der *Häufigkeitsangaben der Verletztenstatistik* entschieden werden. Die Furcht ist nicht unbegründet, wenn wir wissen, daß auf 100 000 deliktfähige Einwohner in den vergangenen zehn Jahren — ohne jegliche Tendenz — jährlich insgesamt 72—84 fahrlässige Straftaten entfallen sind. Im Vergleich zu den vorsätzlichen Straftaten ist dieser Anteil auf alle Fälle niedrig. In diesem Kreise entfallen nämlich auf die erwähnte Population — bei etwa steigender Tendenz, jedoch mit beträchtlichen Abweichungen — 1200—1500 Straftaten. Das heißt zugleich, daß unter Zugrundelegung auch der zahlenmäßigen Veränderung der Bevölkerung auf eine fahrlässige Straftat 15—20 vorsätzliche Verbrechen entfallen.

Begründet ist die mit der Fahrlässigkeitskriminalität verbundene Forschung auch dann, wenn wir wissen, daß insgesamt ein Drittel des durch Kriminalität verursachten *materiellen Schadens* durch fahrlässige Verbrechen (genauer durch deren Täter) hervorgerufen wird. Dieses Verhältnis stellt lediglich einen Durchschnitt dar, das heißt, es verändert sich von Jahr zu Jahr und kann in einzelnen Jahren viel höher als erwähnt sein. Der hauptsächlichste Grund dafür ist, daß wiederholt — mit fallartigem, zufälligem Charakter — solche Unglücksfälle eintreten (Explosionen, Brände, Bergwerksunglücke), die von ihrem individuellen Vorkommen unabhängig eine dominante Rolle in der Gestaltung der Schadenstatistik einnehmen.

Die Statistik der in Geld ausdrückbaren Folgen der Fahrlässigkeitskriminalität weist gleichzeitig eine zunehmende Tendenz auf. Es darf nicht vergessen werden, daß die in der Statistik auftauchenden Summen nur die unmittelbar meßbaren Schäden zeigen. Und die stellen lediglich einen — heute noch nicht genau bekannten — Teil der durch die Straftaten verursachten Schadenfolgen dar. Es entstehen auch zahlreiche Schäden, die nur zum Teil in Geld ausgedrückt werden können. Deren Bereich bzw. Anteil ist in der Kategorie der fahrlässigen Straftaten besonders hoch.

Aus mehr oder weniger zuverlässigen statistischen Datenangaben und den wesentlich ungenaueren Schätzungen wissen wir, daß die mit den fahrlässigen Straftaten einhergehenden Verluste an Menschenleben, die endgültige oder zeitweise völlige oder teilweise Invalidität und die schweren Verletzungen unsere Volkswirtschaft jährlich in einer Größenordnung von vielen Milliarden belasten. Die Kosten, die durch auf Arbeitskräfteausfall zurückzuführende arbeitsorganisatorische Schwierigkeiten entstehen, sind fast nicht zu erschließen.

Die unterschiedlichen Kategorien der fahrlässigen Straftaten belasten die Gesellschaft in sehr abweichendem Maße. Während — unter Beachtung der Schwankungen mehrerer Jahre — auf 100 000 deliktfähige Einwohner bei den fahrlässigen Verkehrsdelikten 50—57, den sonstigen Delikten technischen Charakters 6,5—7,5, den gegen das Leben und die körperliche Integrität gerichteten sonstigen Handlungen 6,7—8, den Delikten gegen die sozialistische Wirtschaft und das sozialistische Eigentum 8—10 Straftaten entfallen, sind es bei den gegen natürliche oder Rechtspersonen gerichteten Vergehen 0,6—1 Straftaten.

3. Über die ursächlichen Zusammenhänge der Fahrlässigkeitskriminalität

Zweckmäßigerweise muß zuerst darauf verwiesen werden, daß wir, wenn wir uns mit gesellschaftlichen oder individuellen Gründen befassen, nicht vergessen können, daß es wirklich nur um Voraussetzungen und Umstände geht. Und unter diesen auch in erster Linie um diejenigen, die dem Verständnis irgendeiner gesellschaftlichen oder individuellen Erscheinung dienen. Mit dem Fortschritt der Wissenschaft werden diese Erklärungen zwar immer vollkommener und als System betrachtet bestärken sie uns im Verständnis der Erscheinungen[3]. Der Anspruch auf Vollständigkeit jedoch bleibt eine Illusion. Heute ebenso wie auch in der Zukunft bleiben solche Gründe, ja sogar deren Zusammenhänge verborgen (Kausalitätsverbindungen,

1a Das kann übrigens auch darauf zurückgeführt werden, daß im Falle materieller Schadenverursachung in der untersuchten Periode der unterste Grenzwert mehrfach erhöht wurde, ab 1978 trat eine teilweise Entkriminalisierung ein und die Trunkenheit am Steuer wurde bei der Unfallverursachung zur vorsätzlichen Straftat.

2 *L. Korinek*, A látens bünözés vizsgálata (Die Untersuchung der latenten Kriminalität). Manuskript. Pécs 1984, S. 146.

3 *W. Stegmüller*, Das Problem der Kausalität. In: *E. Topitsch* (Hrsg.): Probleme der Wissenschaftstheorie. Wien 1960, S. 171—190.

Determinationssysteme), die als Ursachen die bekannten Zusammenhänge bzw. Erscheinungen determinierend beeinflussen. Das bedeutet natürlich nicht, daß eine Anschauung annnehmbar ist, die — von dieser Tatsache ausgehend — die Wichtigkeit der Kausalitätsforschung verneint[4].

Es mag vielleicht schon trivial erscheinen, dennoch muß nachdrücklich betont werden, daß das individuelle Verhalten weitgehend gesellschaftlich indirekt und durch die Mikroumgebung noch weiter indirekt determiniert wird. Die Anschauung, derzufolge jede Art von Handlung die Befriedigung eines Bedürfnisses darstellt, ist anzuerkennen[5]. Diese Bedürfnisse — sowohl aus gesellschaftlicher als auch individueller Richtung — sind vielseitig determiniert. Die Bedürfnisse sind die wichtigsten Faktoren beim Treffen individueller Entscheidungen und bei deren Durchführung und spielen im Entscheidungsprozeß eine hervorragende Rolle. Es sind folgende: die Kultur, die Interessen, die Werte, die Normen (innerhalb dieser die spezielle Charakteristika aufweisenden Rechtsnormen). Die Entscheidung des Individuums wird zwar am unmittelbarsten von seiner Einstellung determiniert, aber dennoch handelt es sich dabei eigentlich um eine Folge, die in einer — auf eine alternative Möglichkeit gegebenen — einzigen (hier: falschen) Entscheidung zum Ausdruck kommt.

Eine wesentliche Feststellung bei der Systematisierung der Kenntnisse zu den *Kausalitätsfaktoren* der Fahrlässigkeitskriminalität *auf gesellschaftlicher Ebene* besteht darin, daß auf dieser Ebene viele negative Elemente eine Rolle spielen, welche auch in zahlreichen Gruppen der vorsätzlichen Kriminalität vorkommen. Die ungünstigen Grunderscheinungen wirken dabei auf unterschiedliche Weise auf das Individuum. Daraus folgend tauchen sie in der zur fehlerhaften Tat führenden Entscheidung auch in anderer Form auf.

Die Mehrzahl der mit der Fahrlässigkeitskriminalität zusammenhängenden grundlegenden Tätigkeiten steht mit der bewußten oder unbewußten *Gefährdung* in Zusammenhang. Deren gesellschaftliche und rechtliche Beurteilung ist entscheidend. Es muß nicht weiter dargelegt werden, daß der Straftäter der gesellschaftlich-rechtlichen Beurteilung zufolge ein unnötiges und gesellschaftlich unannehmbares Risiko eingegangen ist. Das Strafrecht duldet die Gefährdung des menschlichen Lebens im allgemeinen nicht. Diese Auffassung ist jedoch auf der Voraussetzung begründet, daß in den entwickelten Industriegesellschaften die Tätigkeiten unter allen Umständen so ausgeübt werden können, daß dadurch keine schädlichen Folgen entstehen. Auf den Straßen können Autos gefahren und in den Betrieben Maschinen betätigt werden, ohne daß der die gefährlichen Einrichtungen betätigende Mensch einen Fehler begeht. Es ist nicht schwer einzusehen, daß diese Anschauung unbegründet ist. Die strafrechtlich relevanten risikovollen Umstände werden von der Gesellschaft im Laufe ihrer Entwicklung selbst produziert. Soweit ein beträchtlicher Teil der Menschen nicht in der Lage ist, diesen zu entsprechen, ist der Grund ein gesellschaftlicher. Die Wahl des Menschen ist begrenzt, es hängt nur zum Teil von ihm ab, ob er an der einen oder anderen gefährlichen Tätigkeit teilzunehmen wünscht oder nicht. Gerade deswegen kann — und darf — er nur zu einer sorgfältigen, nicht aber fehlerfreien Verhaltensweise angeregt werden.

Die Mehrzahl der fahrlässigen Straftaten steht in engem Zusammenhang mit *Verkehrsunfällen*. Wie bekannt, ist deren Zahl hoch und trotz zahlreicher Anstrengungen gelingt es nicht, sie in gewünschtem Maße und Tempo zu verringern. In der letzten Zeit noch hat sich die Lage in dieser Hinsicht ausgesprochen ungünstig gestaltet. Es ist daher die Bemerkung naheliegend, daß die in der Funktion der Gesellschaft auftretenden Störungen sich unmittelbar auf das individuelle Verhalten auswirken, natürlich mit ungünstigen Vorzeichen[6]. Und das widerspiegelt sich in den reflexartigen Entscheidungen. Dies wäre nur dann zu kompensieren, wenn gleichzeitig dazu entweder in den die fehlerlose Entscheidung fördernden objektiven Voraussetzungen vom Gesichtspunkt der die Entscheidung treffenden Person eine schnelle Besserung erreicht werden könnte oder wenn es gelänge, das das menschliche Verhalten beeinflussende Institutionensystem der Prävention in seiner Wirksamkeit zu steigern. Die Bemühungen dazu haben bisher nirgends in der Welt zur Wiederherstellung des Gleichgewichts geführt.

Kurz eingegangen werden muß auf die hoffentlich in naher Zukunft schon als eine der schwersten Straftaten zu bewertende Umweltschädigung. Für die Gegenwart ist schon die Tatsache allein beachtenswert, daß ein solches Verbrechen nur in den Paragraphen des Strafgesetzbuches zu finden ist, in der Rechtspraxis aber kaum. Das beweist, daß die rechtliche Sensibilität für die sich auf lange Zeit erstreckenden, oft in irreversiblen Prozessen zum Ausdruck kommenden und qualitative Veränderung der menschlichen Umwelt zur Folge habenden Handlungen sehr niedrig ist. Es ist nicht schwer einzusehen, daß die Umweltschädigungen heute bereits in solchem Maße die bloße Existenz der folgenden Generationen gefährden (um nicht von deren Lebensqualität zu sprechen), daß im Vergleich zu dieser Gefährdung die durch die traditionellen fahrlässigen Delikte verursachten Verluste von ca. 1000 Menschenleben pro Jahr gering erscheinen. Daraus folgt, daß das Strafrecht (die Rechtspraxis) auf diesem Gebiet seine Aktivität zu erhöhen hat — auch dann noch, wenn dadurch nur die Wirksamkeit der sonstigen Bemühungen — in begrenztem Maße — unterstützt werden kann.

Auf der folgenden Ebene erscheint die Darlegung der *Mikroumwelt- und individuellen Kausalitätsfaktoren* zweckmäßig. Es ist eine allgemein anerkannte Tatsache, daß bei der Gestaltung des Verhaltens die unmittelbare Umgebung die wichtigste Rolle spielt. Dies um so mehr, weil auch die Determinanten der Makroumwelt durch den Filter, die Bewertung dieser Gemeinschaften zum Individuum gelangen. Die Antworten des Menschen auf die Herausforderung der Umwelt werden in Wirklichkeit von dem Maße bestimmt, welches die für ihn maßgebende Gemeinschaft vertritt.

Durch die biographischen Charakteristika ist der Sozialisierungsprozeß des Individuums mehr oder weniger zu verfolgen, ebenso wie sein in der gegenwärtigen Gesellschaft eingenommener Platz. Die Sozialisierung ist ein das Lebens des Menschen begleitender Prozeß. Der jeweilige soziale (gesellschaftlich-wirtschaftliche) Status vermittelt dem Individuum das von der Umgebung bevorzugte Bedürfnis-, Interessen-, Wert- und Normensystem. Je höher sozialisiert das Individuum ist, desto mehr kann es sich von seiner Umgebung unabhängig machen. Leider ist diese Feststellung auch umgekehrt wahr. Im wesentlichen steht seine ganze Lebensweise, angefangen vom Kindesalter, in enger Beziehung zur Umgebung und dies bestimmt zum großen Teil die Richtung seines weiteren Fortschreitens.

Besonders erwähnt werden muß noch ein seit Urzeiten untrennbares Element der menschlichen Tätigkeit: die Risikoübernahme. Wichtig ist es, die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß die Gefährdung des menschlichen Lebens und der Gesundheit von den unterschiedlichen Schichten der Gesell-

4 *P. Törnudd*, The futility of searching for causes of crime. Scandinavian Studies in Criminology. Vol. 3. (1971), S. 23—33.
5 *A. Szabó*, Bűnözés — ember — társadalom (Kriminalität — Mensch — Gesellschaft). Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1980, S. 103—105.
6 *J. Cohen/B. Preston*, Causes and Prevention of Road Accidents. Farber & Farber, London 1968, S. 136.

schaft abweichend beurteilt wird[7]. In einzelnen Schichtkulturen und von diesen gebildeten Wertordnungen ist die erwähnte Risikoübernahme nicht nur gestattet, sondern von (positivem) Wertinhalt. Deren Traditionen sind auf die Zeiten vor der Urbanisierung zurückzuführen. Einerseits die Offenheit der in der gesellschaftlichen Schichtung einen unterschiedlichen Platz einnehmenden Personen, andererseits deren Möglichkeiten bestimmen zum großen Teil, wie schnell und in welchem Maße sie fähig sind, sich mit den Vorstellungen der Leiter der Gesellschaft über die Einengung des Risikobereiches zu identifizieren.

Im weiteren erfolgt eine kurze Zusammenfassung der mit der fahrlässigen Kriminalität zusammenhängenden, relativ selbständigen Erscheinungsgruppen bzw. deren Angehörigen.

Das oben Dargelegte erklärt insgesamt primär, warum am ehesten die sich mehrfach in nachteiliger Lage befindlichen Personen an Verbrechen gegen das Leben *ohne Unfallcharakter* beteiligt sind, und zwar gleichermaßen in der Täter- als auch in der Opferrolle. Die an den traditionellen Formen der fahrlässigen Tötung Beteiligten sind in entscheidender Mehrzahl ungeschulte oder mangelhaft geschulte, nicht fachlich gebildete Werktätige, die eine manuelle Tätigkeit ausüben. Im Vergleich zu anderen Tätergruppen von Fahrlässigkeitsdelikten weisen in signifikant abweichendem Maße auch zahlreiche sonstige Zeichen auf Störungen in ihrer gesellschaftlichen Anpassung, beginnend mit der durch die Erziehungsumstände im Elternhaus bereits begründeten nachteiligen Lage über die zahlreichen Wechsel der Arbeitsstelle, die vom Arbeitgeber abgegebenen ungünstigen Beurteilungen bis hin zum relativ hohen Anteil an Vorstrafen. In zahlreichen Fällen ist eine starke Bindung an den Alkohol zu beobachten. Ihre Mehrzahl steht im Zeitpunkt der Verübung der Straftat unter Alkoholeinfluß.

Ebenfalls charakteristisch für diesen Kreis ist ein zerrüttetes Familienleben. Viele dieser Personen leben in ungeordneten Familienverhältnissen, sind geschieden, pendeln notwendigerweise zwischen Arbeits- und Wohnort, befinden sich in schlechten Wohnverhältnissen, sind also — fachlich ausgedrückt — entwurzelte Personen.

In Hinsicht auf die erwähnten soziographischen Faktoren weisen die Verletzten in keiner Weise irgendeine Abweichung auf. Außer dem Zufall ist in diesem Kreis vielleicht das Lebensalter der einzige Faktor, der entscheidet, aus wem der Angreifer wird und wer dessen Opfer.

Es kann festgestellt werden, daß die Täter der *Haushalts- und Freizeitunfälle* — vom Mobilitätsfaktor abgesehen — viele verwandte Züge zu den oben erwähnten aufweisen. Auch bei ihnen spielt das außerordentlich zurückgebliebene Bewußtsein fast immer eine Rolle. Ihre Mehrzahl ist dadurch nicht nur unfähig, sich den neuartigen Gefahren der immer komplizierter werdenden Gesellschaft zu stellen, sondern nicht einmal in der Lage, mit den traditionellen Gefahrenquellen — der vernichtenden Wirkung von Feuer und Wasser — zu rechnen und zu kämpfen. Ein weiteres Problem ist die verhältnismäßige Seltenheit und Unberechenbarkeit dieser Unglücksfälle. Diese Feststellung ist auch für die später behandelten Gruppen der mit Unfällen zusammenhängenden Gruppen von Verbrechen gültig. Das fahrlässige Verhalten ist bei weitem nicht alleinstehend. Im Gegenteil: wir stehen Tag für Tag sich wiederholenden Unterlassungen gegenüber. Deswegen kann zwar der Unfall jederzeit eintreten, die schädliche Folge aber auch über lange Zeit hinweg ausbleiben, so daß — der Gewohnheit wegen — das Gefahrenbewußtsein des später verantwortlich zu machenden Individuums eingeschläfert wird. Vom Gesichtspunkt der Person, die die fehlerhafte Tat routine- und gewohnheitsmäßig verübt, erfolgt sie vollkommen zufällig. Es wird nicht einmal eingeschätzt (zumeist nicht einmal bemerkt), wie oft bereits zuvor das Ausbleiben der schweren Folge nur von einem glücklichen Zufall abhing.

Die Verursacher von *Arbeitsunfällen* weichen in beträchtlichem Maße von den oben behandelten Gruppen ab. Ihr Schulabschluß ist höher, der Anteil der fachlich gebildeten Personen ist größer und auch die sonstigen soziographischen Daten stimmen im wesentlichen mit denen der Durchschnittsbevölkerung überein.

Die Verletzten aus diesen Straftaten weichen in vielen Gesichtspunkten beträchtlich von den Tätern ab. Für sie ist — in ihrer Mehrzahl — die gleiche niedrige Sozialisierung, die mehrfach nachteilige Lage charakteristisch, wie für die Täter der früher behandelten Verbrechensgruppen. Es geht zumeist um Angelernte und Hilfsarbeiter, die sich den neuen Gefahren der veränderten Lebens- und Arbeitsweise noch nicht angepaßt haben. Ein beträchtlicher Teil von ihnen hat mit der eigenen, regelwidrigen Verhaltensweise aktiv zum Eintreten des erlittenen Schadens beigetragen.

Oft stellt sich erst nach einem schweren Unfall heraus, daß die Verletzung der Sicherheitsvorschriften keine Einzelerscheinung ist. In den Fabriken und Betrieben werden die Vorschriften im Interesse einer schnelleren Arbeitsleistung in großem Umfang und über längere Zeit hinweg außer Acht gelassen. Die Leiter der unterschiedlichen Ebenen berufen sich dabei mit Vorliebe auf Produktionsinteressen, Arbeitskräftemangel oder höhere Arbeitseffektivität.

Diese Einstellung wirkt sich in schwerwiegender Weise auf das Indviduum aus. Ihre Folgen sind bei Haushaltsunfällen mit dem Charakter industrieller Arbeitsverrichtung zu beobachten. An Arbeitsstellen ist die Kontrolle der Arbeitsschutzvorschriften noch in kleinerem oder größerem Maße gegeben. Auch die Maschinen und Einrichtungen sind mehr oder minder mit Ausrüstungen versehen, die die Folgen menschlichen Versagens ausschließen. Doch lernt der Mensch auch dann zu produzieren, wenn diese nicht vorhanden sind, ja, daß ohne diese Schutzeinrichtungen allgemein leichter und schneller gearbeitet werden kann.

Infolgedessen kümmert sich der Werktätige in seiner „Freizeit", in der er noch schneller arbeiten möchte, wenn die äußere Kontrolle, die Furcht vor der eventuellen Strafe fehlen, mangels innerer Überzeugung auch dort nicht um die unerläßlich wichtigen Vorschriften (die eventuell nicht in Paragraphen fixiert sind, doch vom Gesichtspunkt des Schutzes des Lebens und der Gesundheit dennoch wichtig sind). Für ihn ist zum Beispiel die Ausführung des Hauses nach Plan hemmend, wenn die sich auf den Arbeitsschutz beziehenden Vorschriften eingehalten werden sollen.

Den größten Kreis der Fahrlässigkeitsdelikte bilden die *Verkehrsunfälle*. Die Charakteristika sind in vieler Hinsicht ähnlich wie bei den oben behandelten zwei Unfallformen mit der bedeutenden Ausnahme, daß der Kreis der potentiellen Täter und Geschädigten hier am breitesten ist: es handelt sich — ohne Ausnahme — um jedes Mitglied der Gesellschaft.

Die Forschungen zeigen, daß die auf individueller Ebene auftretende prinzipielle Chancengleichheit auf der Ebene der Massenerscheinung nicht mehr zur Geltung kommt. So wie die Wahrscheinlichkeit von Haushaltsunfällen bei mehr oder weniger gut umreißbare Kennzeichen aufweisenden Personen häufiger ist, besteht auch im Bereich der Verkehrsunfälle der Kreis der potentiellen Täter sowie der möglichen Geschädigten aus einer verhältnismäßigen Minderheit.

7 *Á. Losonczi*, Az életmód az időben, a tárgyakban és az értékekben (Die Lebensweise in Zeit, Gegenständen und Werten). Gondolat, Budapest 1977, S. 419—420.

Zum Beweis dieser Feststellung dient folgendes: während die Intelligenz hinsichtlich des Besitzes an Fahrzeugen im Vergleich zum Anteil an der Gesamtbevölkerung überrepräsentiert ist, ist sie im Kreis der Täter und Verletzten von Verkehrsdelikten stark unterrepräsentiert. Im Falle der Arbeiter ist die Lage genau umgekehrt: die insgesamt die Hälfte der Bevölkerung des Landes ausmachende gesellschaftliche Schicht verursacht (und erleidet!) insgesamt ¾ der Verkehrsunfälle.

Im Bereich der Verkehrsdelinquenz spielen natürlich nicht nur die gesellschaftlichen und Mikromilieu-Determinanten eine entscheidende Rolle, sondern auch die im engsten Sinne verstandenen individuellen Eigenschaften. Die Bereitschaft zur Risikoübernahme ist — als vielleicht entscheidendster Faktor — über den in der Schichtung eingenommenen Platz hinaus auch biologisch determiniert. Diese Determiniertheit kommt in der psychologischen Leistung zum Ausdruck.

Früher war sehr oft nicht von Tätern und Geschädigten, sondern von Teilnehmern an Unfällen bzw. risikovollen Situationen die Rede. Dieser Wortgebrauch ist nicht zufällig. Die eine oder andere Rolle der Fahrlässigkeitsdelikte innerhalb des das menschliche Leben gefährdenden Bereiches ist sehr oft eine Funktion des Zufalls. Ausnahmen freilich gibt es. So dominieren beispielsweise im Kreise der Haushaltsunfälle, durch die kriminelle Tatbestände verwirklicht werden, die Kindesopfer. Die Zugehörigkeit zum sozialen Status jedoch — zwischen Täter und Geschädigtem — ist dennoch identisch. Außerdem ist die frühere Feststellung schon auf den ganzen Kreis der Haushaltsunfälle ausgedehnt in vollem Maße gültig. Allein die Betriebsunfälle (Arbeitsunfälle) stellen hier eine Ausnahme dar. Hier ist zu beobachten, daß den Facharbeiter-Tätern typisch fachlich nicht ausgebildete Geschädigte gegenüberstehen.

Die bisherigen Feststellungen könnten den Eindruck erwecken, als wären die Fahrlässigkeitsdelikte auf das das *Eigentum schädigende* Gebiet zurückgedrängt worden. Deshalb muß wiederholt darauf hingewiesen werden, daß bei der Mehrzahl dieser Handlungen die behandelten Mechanismen gleichfalls wirken. Ihre überwiegende Mehrzahl — abgesehen vom abweichenden Charakter der Folgen — unterscheidet sich in nichts von den Verkehrs- und Betriebsunfällen. Der hauptsächlichste Unterschied besteht im Zufall, in von der Person und deren fehlerhafter Entscheidung oder unrichtigem Verhalten völlig unabhängigen Faktoren.

Im ätiologischen Teil ist von einer wichtigen Frage bisher kaum die Rede gewesen. Und das ist die Trunkenheit. Es sprechen mehrere Gründe dafür, daß dieses Thema getrennt von den übrigen Faktoren behandelt wird.

Die Beurteilung des Alkoholkonsums ist — ähnlich wie in anderen Gesellschaften — in unserem Land widersprüchlich. Als Massenerscheinung ist seine Gefährlichkeit erkannt. Auf Gruppen- und individueller Ebene dagegen ist die Lage oft anders. In diesem Kreis nimmt die Tradition oft noch nicht Kenntnis von den veränderten Lebensbedingungen — worunter zugleich auch die Arbeitsweise verstanden wird.

Die Forschungen zeigen, daß auf dem gesamten Gebiet der geregelten Arbeitsverrichtung (diesmal auch den Verkehr hierzu gerechnet) nicht nur die bloße Teilnahme betrunkener Personen eine erhöhte Gefahr darstellt. Es stellt sich auch heraus, daß sowohl auf der Täter- als auch auf der Geschädigtenseite zahlreiche Kennzeichen die Betrunkenen von den nüchternen Tätern ähnlicher Handlungen oder Handlungen mit identischen Folgen signifikant unterscheiden. Es wurde bereits erwähnt, daß die Täter und Geschädigten von Fahrlässigkeitsdelikten, die gegen das Leben gerichtet sind und nicht Unfallcharakter tragen, in vieler Hinsicht über kriminelle Persönlichkeitskennzeichen verfügen und daß die Mehrzahl von ihnen die Tat unter Einfluß von Alkohol verübt.

Diese Feststellung ist — wenn auch in beschränktem Maße — auf den Kreis der unter Alkoholeinfluß stehenden Verursacher von Unfällen jeglicher Art ausdehnbar. Den oben dargelegten Gesichtspunkten zufolge (ordentliches Familienleben, Schulabschluß, Fachbildung, Verhältnis zum Arbeitsplatz, kriminologische Rückfallneigung) unterscheidet sich die Gruppe der unter Alkoholeinfluß stehenden und der nicht hiervon beeinflußten Straftäter.

Zwischen den in betrunkenem und nüchternem Zustand verübten Handlungen besteht der wesentliche Unterschied in der Wahrscheinlichkeit des Eintritts der schweren Folge, und zwar auf der Ebene der Quantität. Anders sind die Häufigkeit des unrichtigen Verhaltens, welches beim Vorliegen der sog. Unfallpersönlichkeitskennzeichen zu Tage tritt und die Verbindung zwischen der Wahrscheinlichkeit des Eintretens der Unfälle zu beurteilen. Je öfter Verhaltensfehler begangen werden, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, daß der Fehler in der Konstellation einer Straftat eintritt, insbesondere dann, wenn auch sonstige Voraussetzungen das Zustandekommen der Schadenfolge fördern. Bekannt ist auch, daß inadäquate Antworten des betrunkenen Menschen auf seine Umwelt — ebenfalls nur auf der Ebene von Massenerscheinungen — häufiger sind als bei nicht Betrunkenen. Deshalb ist die Wahrscheinlichkeit einer Straftat oder des Erleidens eines Schadens größer.

4. Zusammenfassung und Gedanken zur wirksamen Prävention

Aus den morphologischen und ätiologischen Feststellungen können für die Prävention der Fahrlässigkeitskriminalität folgende Schlußfolgerungen gezogen werden:

a) Die Fahrlässigkeitskriminalität ist ein Teil der Gesamtkriminalität. In ihrem Charakter weicht jedoch die Fahrlässigkeitskriminalität von der vorsätzlichen Kriminalität in zahlreicher Hinsicht ab. Innerhalb der Fahrlässigkeitskriminalität ist nicht nur der Bereich des Verkehrs, sondern der gesamte unfallspezifische Erscheinungskreis (also auch die die Masse der Straftaten bildenden Betriebs-, Berufs- und Haushaltsunfälle) relativ selbständig.

b) Vorwiegend ist die Fahrlässigkeitskriminalität als Funktion des technischen Fortschrittes zu behandeln: nur ein geringer Teil stellt ein charakteristisches Zeichen des gesellschaftlichen Zurückbleibens gewisser Gesellschaftsschichten dar. Letzteres gilt sowohl für die Täter als auch für die Geschädigten, was deren Bewußtseinswelt, die objektiven Voraussetzungen der Verwirklichung und die Umstände und Mittel der Begehung der Tat anbelangt.

c) Die sich aus Fahrlässigkeit ergebende Verletzung des Lebens, der körperlichen Integrität, Gesundheit und des Vermögens kann nicht beseitigt, sondern lediglich unter entsprechendem Einfluß zahlenmäßig gesenkt und unter Kontrolle gehalten werden. Der Mensch kann zu zahlreichen sorgfältigen Verhaltensweisen angeregt werden, eine fehlerlose, irrtumsfreie Verhaltensweise jedoch ist nicht zu erreichen.

d) Für die Schwere der Folgen der falschen Entscheidung (Handeln oder Unterlassung) kommt dem Zufall eine dominante Rolle zu, und zwar sowohl beim Zustandekommen oder Ausbleiben der Folgen als auch bei ihrer Schwere.

Demzufolge muß die Prävention einerseits solche objektiven Voraussetzungen und Umstände schaffen, welche die Möglichkeiten des menschlichen Versagens oder die Vermeidung schädlicher Folgen zu verhindern suchen. Andererseits sind auf dem Gebiete der Bewußtseinsforschung solche Maßnahmen erfor-

derlich, welche in erster Linie nicht (nicht nur) auf die Vermeidung der Folgen gerichtet sind, sondern auch dazu geeignet sind, daß das Individuum die Beziehung zwischen der Tat und ihren Folgen besser übersieht, eine erhöhte Verantwortung gegenüber der Gesellschaft übernimmt und zur Vermeidung falscher Entscheidungen angeregt wird.

Ziel der Prävention ist die Verringerung der Folgen durch Besserung der objektiven, die Straftatbegehung fördernden Umstände sowie durch Einschreiten gegen die Personen, die für die Gesellschaft auf lange Sicht eine Gefahr darstellen und gefährliche Verhaltensweisen an den Tag legen, gegenüber den potentiellen Straftätern also.

Die Verringerung der fahrlässigen Straftaten, die Minderung der Schwere der Folgen kann am schnellsten und wirksamsten durch Besserung der *objektiven Umstände*, durch eine in weitem Sinne verstandene Besserung der infrastrukturellen Umstände erreicht werden. Im Bereich der Verminderung der mit Unfällen zusammenhängenden Straftaten kommt Schutzvorschriften eine große Rolle zu.

Die Anregung des Individuums zu einer sorgfältigen Verhaltensweise beruht auf dem *Zusammenspiel von positiver Beeinflussung und Sanktionierung*. Die Grundlagen jedoch müssen mit einer Förderung des kulturellen Niveaus gelegt werden, weil dadurch die freiwillige Achtung der relevanten Werte und die freiwillige Befolgung der zum Schutz der Werte berufenen Normen garantiert werden. Dies liegt natürlich außerhalb der in engerem Sinne verstandenen Kriminalitätsprävention. Sie muß auf der Erkenntnis der notwendigen und zufälligen Zusammenhänge zwischen fehlerhaftem Verhalten und Eintritt der Folgen beruhen. Dadurch wird die auf die menschliche Verantwortung gebaute Verhaltensregelung weiterhin durch den Zwang zur Einhaltung der Vorschriften, durch die Kontrolle und — falls erforderlich — die Strafe unterstützt.

Im Hinblick auf die zahlreichen gemeinsamen Kennzeichen von Unfällen und ihre relative Selbständigkeit muß die Unfallvorbeugung drei Hauptgebiete (Verkehr, betriebliche Arbeitsverrichtung, Haushalt und Freizeit) umfassen, die in jeder entwickelten Industriegesellschaft in ein umfassendes, einheitliches System zu fügen sind.

Die *strafrechtlichen Mittel* sind von sekundärem Charakter. Für den Kreis der Fahrlässigkeitskriminalität ist besonders die Feststellung gültig, daß nicht die Strenge der Strafe, sondern deren Unumgänglichkeit das wichtigste ist. Es muß danach gestrebt werden, daß die Personen, die wegen ihrer Handlungen für die Gesellschaft in erhöhtem Maße eine Gefahr darstellen, von den Personen, die allgemein ein sorgsames Verhalten an den Tag legen, entschieden abgegrenzt werden. Das kann nur durch allmähliche Zurückdrängung der Folgen erreicht werden. Demzufolge ist zu überlegen, ob es nicht richtig wäre, den Kreis der Fahrlässigkeitsdelikte dem Kreis der sog. Erfolgsdelikte zu entziehen und in die sog. formellen Straftaten einzureihen? Die Möglichkeiten zu wirksameren als den traditionellen Strafen sind bei den Fahrlässigkeitstätern noch nicht ausgenutzt. Im Interesse der Verhinderung bzw. Senkung der mit der Strafe einhergehenden unterschiedlichen Nachteile wäre im Laufe des Strafverfahrens zu überlegen, ob die Institution der Einstellung des Verfahrens unter Auflagen[8] nicht in viel breiterem Umfang als bisher angewendet werden könnte. Die Anwendung der Strafe des Freiheitsentzuges gegenüber Fahrlässigkeitstätern entspricht in vieler Hinsicht nicht den grundlegenden Zielen der Strafzumessung (z. B. Schutz der Gesellschaft, Erziehung zu sozialem Verhalten). Die Strafe muß geeignet sein, auf der Ebene der Generalprävention — mit wirksamer Abschreckung — die Mitglieder der Gesellschaft wirksamer als bisher zum sorgfältigen Verhalten anzuregen und die Straftäter auf dem Wege der Änderung ihrer fehlerhaften Einstellung von der weiteren Verbrechensverübung abzuhalten.

8 *Á. Erdei*, Az elterelés és a társadalom védelme (Die Einstellung des Strafverfahrens unter Auflagen und der Schutz der Gesellschaft). Beitrag auf der internationalen Konferenz zu dem Thema „Schutz der Gesellschaft und Vorbeugung der Kriminalität". Visegrád, 15.—17. Mai 1984. Manuskript.