

FERENC IRK

## Verkehrsdelinquenz und Generalprävention

30 Jahre danach

### I. Veränderte Verkehrssicherheit in der Praxis

Die Bücher und Veröffentlichungen von Prof. Günther Kaiser sind so zahlreich, daß sie eine kleinere Bibliothek füllen könnten. Sein Lebenswerk ist weit verzweigt: In seinen wichtigsten Monographien bzw. in ihrer inhaltlichen Struktur zeigt sich der bedeutsame Wandel in den Kriminalwissenschaften in den letzten drei Jahrzehnten. Mein Beitrag zu dieser Festschrift soll nicht seine Tätigkeit im Allgemeinen würdigen, sondern vielmehr eines seiner Werke in Erinnerung rufen. Es handelt sich um ein Buch, das heute noch als ein Hauptwerk von ihm gilt und ein Phänomen zum Thema hat, das Prof. Kaiser zum größten Bedauern vieler von uns „auf untreue Weise“ hinter sich gelassen hat, um seinen Interessenkreis zu erweitern und – sich vom Einzelnen dem Allgemeinen nähernd – seine fachkundigen Leser mit weiteren bedeutenden Werken zu überraschen.

Das Buch von Prof. Kaiser „Verkehrsdelinquenz und Generalprävention“<sup>1</sup> erschien zum günstigsten Zeitpunkt und konnte bis heute auch für die ungarischen Wissenschaftler ein Werk von grundlegender Bedeutung bleiben. Wer damals sein Wissen über den spezifischen Bereich der Verkehrsunfälle und ihre strafrechtlichen und kriminologischen Bezüge vertiefen wollte, fand in diesem grundlegenden Buch eine Art „Fachbibel“. Damals sammelte ich gerade erst meine verkehrsrechtlichen Grundkenntnisse, um mich auf die Veröffentlichung meines ersten Buches mit diesem Themenbereich<sup>2</sup> vorzubereiten, und ich war damit nicht allein. Ebenso erging es dem international bekannten, renommierten ungarischen Rechtsdogmatiker László Viski<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Kaiser, Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, 1970.

<sup>2</sup> Irk, Közúti balesetek (Unfälle im Straßenverkehr), Közgazdasági és Jogi Kiadó, 1978.

<sup>3</sup> Viski, Közlekedési büntetőjog (Strafrecht im Straßenverkehr), Közgazdasági és Jogi Kiadó, 1974.

## 1. Veränderungen Im Straßenverkehr

Zur gleichen Zeit, als die erwähnten Werke erschienen, zeigten sich sowohl „drüben“ in Westeuropa als auch bei uns in Mittel-Ost-Europa – quasi auf beiden Seiten des eisernen Vorhanges – krisenhafte Zustände auf den Landstraßen. Jedoch die Gründe waren hier und dort recht unterschiedlich. In Westeuropa erreichte die Motorisierung einen Stand, der Anforderungen stellte, denen nicht mehr Genüge getan werden konnte. Oberhalb einer gewissen Verkehrsdichte versagten die bislang angemessenen und bewährten Rechtsvorschriften, Kontrollprinzipien und -mechanismen. Man mußte erkennen, daß der Pkw – im Nachkriegseuropa beliebtester neuer Massenkonsumartikel – und sein Fahrer zum gefährlichen Feind der Allgemeinheit zu werden drohten. Der Pkw förderte in den Fahrern negative Charakterzüge; Staat und Bevölkerung mußten erkennen, daß ihnen die Problembewältigung der zunehmenden Motorisierung aus den Händen glitt. Solange nur jede fünfzehnte oder zwanzigste Familie einen eigenen Wagen besaß, blieben die ungünstigen Verhaltensformen im Straßenverkehr noch in einem erträglichen Maß. Als aber jede zweite bis dritte Familie über ein Auto verfügte, war die Blechlawine kaum mehr zu bewältigen: Das Ausmaß der Verkehrsunfälle erreichte inzwischen das einer mittelalterlichen Pestepidemie kontinentaler Ausdehnung. Unfälle im Straßenverkehr wurden nun auch in Westeuropa – wie einst schon in den USA der 30er Jahre – zur bedrohlichsten Gefahrenquelle und zum wichtigsten Streitthema der Tagespolitik.

Im Osten Europas lagen die Probleme anders. Die Massenarmut der 50er Jahre, Ergebnis der Rüstungswut, nahm langsam ab, und die Motorisierung begann außerordentlich schleppend mit einer Verzögerung von ca. zwei Jahrzehnten. Ihre Folgen waren nicht viel anders als die in Amerika nach dem Ersten Weltkrieg. In vielen Familien bestand nunmehr die Möglichkeit, zu einer neuartigen Mobilität zu gelangen. Die Gesellschaft war jedoch darauf nicht im mindesten vorbereitet. Stellte man einen Antrag, konnte man sich nach mehr oder weniger langem Warten mit einem regionaltypischen Pkw, einem „Trabi“, Wartburg, Skoda oder Lada (ursprünglich Moskwitsch) sehen lassen. Damals in den 60er Jahren stellte sich dann aber plötzlich heraus, daß für die – nach westlichem Standard gemessen verschwindend geringe – Anzahl der Pkws weder ein geeignetes Straßennetz noch ein entsprechendes Dienstleistungsgerwebe zur Verfügung stand. In einigen Staaten war selbst Benzin Mangelware. Wenn früher die Straßen von Pferdekutschen, Fußgängern und Radfahrern beherrscht wurden, wußten diese nun nicht mehr, wie sie sich gegenüber den aus dem Nichts auftauchenden Kraftfahrern verhalten sollten.

## 2. Die Verkehrsunfälle

Mit der Zunahme der Motorisierung stiegen die Unfallzahlen rapide an. Eine solche Veränderung wirkt um so dramatischer, je schneller der Widerspruch zwischen dem neuen Phänomen und dessen Ursachen zutage tritt. Dank dem Stand der Wissenschaft und den finanziellen Möglichkeiten konnte damals der Ausbau des Dienstleistungsangebotes und der Infrastruktur in Westeuropa mit der Entwicklung der Motorisierung mehr oder weniger Schritt halten. Man erkannte schnell die Bedeutung von Faktoren wie Aufklärung und zielgerichtete schulische Erziehung. Im Osten dagegen ging vieles anders vorstatten. Die Führungsspitze von Partei und Staat beschloß nach einer gewissen Zeit, dem „lieben Volk“ zu erlauben, aus seinen Ersparnissen einen Pkw als privates Eigentum zu erwerben. Es brauchte nur Geduld: Die Wartezeit für den Erwerb eines Autos dauerte normalerweise fünf bis zehn Jahre oder noch länger. Die Privilegierten warteten nur ein paar Tage. Ein familieneigener Wagen galt noch bis vor kurzem als „protziges Statussymbol“, als Zeichen für die kleinbürgerliche „Nachäfferei“ westlicher Konsummentalität. Aber an einem „Trabi“ nahmen inzwischen auch die „verbissensten“ orthodoxen Kommunisten keinen Anstoß mehr. Auch sie sahen darin nicht mehr einen Angriffsversuch auf den egalitären Weltkommunismus (wir wissen mittlerweile, daß der „Trabi“ sehr wohl ein mitbestimmender Faktor für dessen Auflösung war). Es gab jedoch weder problemorientierte Schulerziehung noch fachkundige technische Kontrolle. Die Entwicklung der Dienstleistungsstrukturen blieb ebenso aus wie effiziente polizeiliche Straßenkontrolle. Die Regierungsgremien der 60er Jahre steckten ihre Köpfe in den Sand, als wüßten sie nichts von den jährlich Zehntausenden importierter Pkws (man vergesse nicht: Dies war eine Zeit der strengen Planwirtschaft, in der der Markt nichts zu bestimmen hatte, die Staatsführung wohl aber glaubte, alles regeln zu müssen).

Das große Chaos kam – sowohl im Westen als auch im Osten – erst Anfang der 70er Jahre, wiederum aus ganz unterschiedlichen Gründen. Zwischen 1970 und 1973 erreichten die Unfallzahlen in allen Ländern Westeuropas nicht mehr wiederkehrende schwarze Rekorde – so aber auch in den Ländern Mitteleuropas, in denen die Motorisierung teils aufgrund des Wirtschaftspotentials, teils aufgrund des politischen Führungswillens langsam in Gang kam. Am schwersten wog die Zahl der auf den Straßen tödlich Verunglückten. Den Zahlengipfel erreichte Westeuropa bei einem relativ hohen Stand der Motorisierung, während in Mitteleuropa zu diesem Zeitpunkt noch bedeutend weniger Autos auf den Straßen fuhren.

In Westeuropa verschlechterte sich die Lage nicht schlagartig, sondern schrittweise, nicht anders als zwischen den beiden Weltkriegen in Amerika auch. Aus diesem Grund konnten sich zahlreiche Wissenschaftler, auch finan-

ziell unterstützt durch Milliardenbeträge, die Erfahrungen aus Amerika zunutze machen und nach Ursachen und Möglichkeiten der Prävention suchen. Demgegenüber erschien die Verschlimmerung der Unfallsituation auf den Straßen im Osten wie ein abruptes Ereignis. Die Länder waren weit weniger in der Lage, Möglichkeiten der Prävention zu erkennen und einzuführen<sup>4</sup>. Im übrigen teilten damals noch viele die Ansicht, der Anstieg der Todesfälle im Straßenverkehr sei ein unabwendbares Fatum<sup>5</sup>.

In Westeuropa haben bedeutende Wissenschaftler schon Anfang der 70er Jahre die Unfallursachen weitreichend erforscht und daraufhin einen systemtheoretisch orientierten Ansatz zur Prävention entwickelt. Dafür bietet Prof. Kaisers oben erwähntes, 1970 erschienenes Werk ein würdiges Beispiel. Mit diesem Wissen ausgerüstet konnten die westlichen Regierungen noch vor dem Ausbruch der großen Ölkrise (die ebenso wie der Systemwandel von heute ein unvorhersehbares Ereignis darstellte und im Endeffekt ungewollt zur Abnahme der Verkehrsunfälle beitrug) die Schattenseiten des modernen Straßenverkehrs realisieren und damit beginnen, dem weiteren rapiden Anstieg der Unfallzahlen entgegenzuwirken. Die Wissenschaftler waren in der Lage, ihnen Möglichkeiten, Methoden und Lösungsvorschläge zur Verfügung zu stellen.

Dabei muß betont werden, daß ja nicht nur Einzelideen geliefert wurden, sondern daß ein ganzes Programm zur Anwendung bereit stand. Die wissenschaftliche Erforschung des Zusammenhanges von Mensch, Fahrzeug und Umwelt hat außerordentlich zur Planung und Ausführung komplexer Maßnahmen beigetragen<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Hier erscheint mir ein Vergleich aus der jüngsten Vergangenheit Ungarns angebracht. Im Laufe des Systemwandels erreichte Ungarn in zwei Jahren ein Kriminalitätswachstum, welches in den meisten Ländern Westeuropas nur im Laufe von zwei Jahrzehnten zu beobachten war. Die Verbrechensrate ist zwar in vielen osteuropäischen Staaten immer noch viel geringer als in den meisten westlichen Ländern, aber die Bevölkerung sieht infolge ihres Unvorbereitenseins die Lage viel schwärzer, als sie wirklich ist. Man glaubt sogar, sie wäre gravierender als in den westlichen Ländern. Ost und West können natürlich nur hinsichtlich der Konsequenzen verglichen werden, jeder Vergleich anderen Inhalts wäre grundsätzlich verfehlt. Ein Systemwandel oder der Zusammenbruch einer Diktatur kann zwar nicht prognostiziert werden, wohl aber eine, insbesondere unter dem Einfluß einer Planwirtschaft, durch die Motorisierung verursachte Zunahme der Verkehrsunfälle.

<sup>5</sup> Damals vertraten viele die Meinung, man müsse den Menschen nur Zeit zur Anpassung lassen. Mit Verweisen auf die westliche Situation wurden die Gegner besänftigt, die befürchteten, daß ein beträchtlicher Teil der ungarischen Bevölkerung sehr bald an den Folgen von Verkehrsunfällen sterben oder verkrüppeln würde. Man hielt ihnen entgegen, daß die dritte Generation deutscher Hühner in den Dörfern nicht mehr unter die Autoräder rennen oder fliegen würde – und so viel Lernvermögen müßte man dem Menschen auch zubilligen.

<sup>6</sup> Im Herbst 1973 fand der bedeutendste Weltkongreß für Verkehrssicherheit in Zürich statt. Die namhaftesten Wissenschaftler teilten ihre Forschungsergebnisse der Öffentlichkeit mit, u. a. lagen auch schon Ergebnisse aus europäischen Ländern vor. Es war nicht ganz ohne Bedeutung, daß die in den Tagen des arabisch-israelischen Krieges tagende Konferenz (IDBRA) von keinem anderen als von dem Ölkonzern BP veranstaltet worden war.

### 3. Die Verkehrssicherheit

Seit Anfang der 70er Jahre wurde die Sicherheit auf den Landstraßen in der Westhälfte Europas zum zentralen Problem. Die Regierungen, die Wissenschaft und die Wirtschaft zogen am gleichen Strang. Mit Hilfe von öffentlichen Mitteln, d.h. auf Kosten der von den Gefahren am meisten betroffenen Steuerzahler, bemühte man sich um die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Tausende Kilometer Autobahnen wurden gebaut; die Kraftfahrzeughersteller, insbesondere die der renommierten teuren Marken, brachten sicherere Modelle auf den Markt; in den Schulen begann man mit einer intensiven Verkehrserziehung; die Politiker hatten mit gutem Beispiel voranzugehen; mit strengen, aber rechtsstaatlich geregelten Polizeiverfahren und bestens „ausgeklügelten“ Beweismethoden regelte man die Ordnungswidrigkeiten. Dies waren die bedeutendsten Meilensteine der neuen Denkweise. Die positiven Ergebnisse zeigten sich viel schneller, als es die optimistischsten Schätzungen vermuten ließen. Es wurde offensichtlich, daß in Europa nicht nur die relative, sondern auch die absolute Zahl der Verkehrsunfälle radikal vermindert werden konnte, selbst bei einem weiteren deutlichen Anstieg der Verkehrsteilnehmer. Das Endergebnis war, daß die Motorisierung in dreißig Jahren um das Vielfache gestiegen, aber die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr um ein Drittel bis sogar um die Hälfte zurückgegangen war<sup>7</sup>.

In den verschiedensten Fahrzeugklassen wurde Sicherheit zu einem Wert, der in Geld gemessen werden konnte und auch bezahlt wurde. Um Treibstoff einzusparen, wurden immer kleinere Wagen hergestellt, und mittlerweile gestaltete sich eine Art Philosophie in der Automobilherstellung aus. Diese basierte wiederum nicht nur auf ein paar Einzelideen, sondern verwirklichte die integrierte Anwendung von Sicherheitsvorkehrungen. Auf dem Weg zur Integration (West)Europas entstanden zahlreiche Normen, die als Grundvoraussetzung für den marktgerechten Absatz eines Automobils unablässig waren. Als erstes wurden die Scheinwerfer normiert. Dann wurde der Sicherheitsgurt als obligatorische Ausstattung eingeführt. Später kamen ABS und zahlreiche weitere Vorschriften zum Schutz der Insassen und zur Erhöhung der passiven Sicherheit der Fahrzeuge hinzu.

In der gleichen Phase bekamen die wenigen Ostbürger, die sich den Luxus eines eigenen Wagens leisten konnten, immer noch Fahrzeuge aus rostfreiem

---

<sup>7</sup> U.a. hängt dies auch damit zusammen, daß im dichteren Straßenverkehr keine hohen Geschwindigkeiten mehr gefahren werden können – wie vor einigen Jahrzehnten – und daß unter einer bestimmten Geschwindigkeitsgrenze die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalles stark abnimmt. Die wesentliche Ursache für den Rückgang lag wohl darin, daß jedermann einsah, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Hauptverkehrsstraßen und in Ortschaften keine Willkür oder Geldbeschaffungsmaßnahme der Polizei war, sondern die wichtigste Voraussetzung für das Überleben jedes einzelnen.

Kunststoff oder millimeterdickem Blech. Von Sicherheit als solcher war keinerlei Rede. Gerade dort, wo den Menschen in ideologischen Lippenbekenntnissen der höchste Wert zuerkannt wurde, tat man so gut wie gar nichts für ihre Sicherheit. In der Kfz-Herstellung waren üppig vernickelte, scharfkantige Spiegel und Embleme Mode, die im Falle eines Zusammenstoßes Schädel zerschneiden und Knochen zermahlen konnten. In den Pkws fehlten die Sicherheitsgurte. Lange noch waren nicht einmal die entsprechenden Haltevorrichtungen vorgesehen<sup>8</sup>.

Ungarn konnte fast immer mit den europäischen Rechtsnormen Schritt halten. Bezüglich der völkerrechtlichen Abkommen hatte Ungarn sogar weniger Vorbehalte als die Staaten, die in ihrer Entwicklung um Jahrzehnte vorausliefen.

Will man die Situation in Ungarn beurteilen und mit anderen westlichen und östlichen Ländern vergleichen, sind mehrere unterschiedliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Absolute Zahlen sind wenig aussagekräftig. Die meisten Informationen gewinnt man aus dem Verhältnis zwischen der Anzahl der geleisteten Kilometer und der Anzahl der Unfälle (mit Todesopfern bzw. Zahl der tödlich Verunglückten). Mit Rücksicht auf die Schwächen dieses Vergleichs wird oft auch das Verhältnis zwischen Motorisierungsgrad (Anzahl der Kfz bzw. Pkw) und der Bevölkerungszahl als maßgebend erachtet.

Die verschiedensten Erhebungen besagen (und die erwähnten Verhältniszahlen bezeugen dies), daß Ungarn im Vergleich zu Westeuropa acht bis zehn Jahre (zu Nordeuropa noch mehr) zurückliegt. Ungarns Hauptproblem bilden heutzutage nicht nur die vielen Verkehrsunfälle mit Verletzten, sondern auch die mit relativ vielen Todesopfern. Als Ursache hierfür können über die Rückständigkeit der Verkehrsmoral hinaus auch der nach wie vor veraltete Bestand der Kraftfahrzeuge und der Mangel an sicheren Autobahnen angeführt werden.

In den meisten Ländern bezieht sich das Strafrecht hauptsächlich auf Verkehrsunfälle mit schweren Folgen. Es gilt heute als selbstverständlich, daß das durch Verkehrsunfälle gefährdete menschliche Leben, die körperliche Unversehrtheit und Gesundheit, mit strafrechtlichen Mitteln geschützt bzw. die Mißachtung dieser Werte sanktioniert werden muß. In strengen Diktaturen wird

---

<sup>8</sup> Dennoch wurde paradoxerweise die obligatorische Anschnallpflicht in Wagen mit Sicherheitsgurten oder Gurthaltevorrichtungen in Ungarn mehrere Jahre früher vorgeschrieben als z.B. in der damaligen BRD. Auch die Schutzhelmpflicht für Motorradfahrer wurde früher eingeführt. Nun, in Diktaturen können Vorschriften eben leichter durchgesetzt werden als in Demokratien, in denen allerlei zur Willensbildung beitragenden Kräfte – wie etwa andere politische Parteien – „vorgeln“ dürfen. Die Frage ist nur: Was ist eine Regelung wert, deren Einhaltung Jahrzehnte hindurch nicht kontrolliert wird, und das etwa deshalb nicht, weil diejenigen, die die Kontrollpflicht haben, selbst die Rechtsnormen mißachten, weil sie an deren Effizienz zweifeln. Auch dies gehört mit zum Charakter von Diktaturen.

davon ausgegangen, daß die schweren bzw. leichteren Unfallfolgen vom menschlichen Willen als alleinigem Faktor abhängen. Wer also einen schweren Verkehrsunfall etwa mit einer Massenkarambolage und Todesopfern verursacht, kann folglich vom politischen System als Saboteur behandelt und je nach dem als Klassen- oder Staatsfeind vom Gericht im schlimmsten Fall gar zum Tode verurteilt werden. Mit der Lockerung der Diktatur besteht dieses Prinzip zwar noch weiter fort, die Strafurteile mildern sich jedoch zu beispielsweise fünfzehn Jahren Zwangsarbeit. Wenn sich aber die Verkehrsunfälle mittlerweile schon zum Massenphänomen entwickelt haben, muß das Strafrecht entsprechend nachsichtiger vorgehen: Die Strafsätze werden milder, die Unfälle mit Minimalschaden zu Ordnungswidrigkeiten dekriminalisiert.

Heute wird – wohl aber aus anderen Gründen – die Dekriminalisierung von „Fahren unter Alkoholeinfluß“ heftig diskutiert. Viele schlagen vor, es als Straftat mit Rücksicht auf die Überlastung der Gerichte gänzlich aus dem Strafrecht zu streichen und in den Bereich der Ordnungswidrigkeiten einzugliedern<sup>9</sup>.

## II. Die Rechtsentwicklung in Ungarn vor und nach dem Umbruch

In Ungarn wurde in den letzten drei Jahrzehnten nur ein Mal ein neues Strafgesetzbuch – und zwar 1978 – geschaffen. Früher, im Strafgesetzbuch von 1961, wurden die verkehrsrelevanten Straftaten an verschiedenen Stellen behandelt. Im Laufe der letzten Kodifizierung wurden alle verkehrsrelevanten Strafregelungen in einem Kapitel zusammengefaßt<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Sollte aus diesem Vorschlag Gesetz werden, kann damit die Theorie des Abschreckungseffektes der Strafe recht gut überprüft werden. In Ungarn geht die Zahl der unter Alkoholeinfluß verursachten Unfälle seit Jahren schon zurück und entspricht mittlerweile dem europäischen Durchschnittswert. Sollte diese Zahl nach der Dekriminalisierung nicht wieder zunehmen oder sogar weiter abnehmen, kann der Abschreckungseffekt des Strafrechts (vorausgesetzt alle anderen Faktoren bleiben gleich) in Frage gestellt werden. Dabei muß man wissen, daß in jüngster Zeit auch in diesem Bereich Europas gewisse Bedingungen entstanden sind, die die Wirkung der strafrechtlichen Androhung stärker mit Konsequenzen belegt haben, als dies früher der Fall war. Konkreter: Wenn sich ein Autofahrer unter Alkoholeinfluß ans Steuer setzt, um zu seinem Schrebergarten zu fahren, macht er sich durch einen eventuellen Führerscheinentzug bestenfalls nur sein Hobby zunichte. Dies ist wohl kein allzu tragischer Verlust. Um so folgenschwerer und schmerzhafter ist es aber, wenn jemandem aus dem gleichen Grund ein Fahrverbot und Nachschulpflicht auferlegt wird, der dann etwa sein Unternehmen nicht mehr weiterleiten kann oder eine gute Arbeitsstelle aufgeben muß, die ohne Pkw nicht zu bewerkstelligen wäre. Dies kann für den Betroffenen und dessen Familie sogar eine Gefährdung seiner existentiellen Sicherheit bedeuten und wahrhaft tragische Konsequenzen nach sich ziehen.

<sup>10</sup> Diese Systematisierung ist mit dem Namen *László Viski*, dem renommierten Strafrechtsdogmatiker und Verkehrsexperten, eng verbunden. Er durfte allerdings die Ergebnisse seiner Bemühungen im Gesetzesstext nicht mehr erleben.

Der heute geltende Strafkodex erlebte mehrere Abänderungen. Das Kapitel über den Straßenverkehr blieb jedoch von den vom politischen und sozialen Umbruch erforderlichen Novellierungen unberührt. Das ungarische Strafgesetzbuch hat den Begriff der „Gefährlichkeit für die Allgemeinheit“<sup>11</sup> bis heute beibehalten. Sie gilt auch im weiteren als eine der wichtigsten Voraussetzungen dafür, daß eine Handlung als strafbar erklärt wird. Das Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluß wurde nicht im mindesten gemildert. Als Faustregel gelten nach wie vor 0,0 Promille. In der alltäglichen Rechtspraxis aber wird, nicht anders als früher, erst das Fahren mit über 0,8 Promille als für die Allgemeinheit gefährlich eingeschätzt und als Straftat geahndet.

Laut Strafgesetzbuch ist das Verursachen eines Verkehrsunfalles mit leichten Körperverletzungsfolgen und Sachschaden, wie hoch er auch immer sein mag, seit 1978 keine Straftat mehr. Die heute geltenden Strafsätze enthalten wesentlich mildere Sanktionen als diejenigen im früheren Strafkodex. Die Schwere des Unfalles spielt jedoch bis heute eine bedeutende Rolle. Bemerkenswert ist u.a., daß bei Fahrlässigkeitsdelikten innerhalb der Berufsausübung, weit anders als bei Fahrlässigkeitsdelikten im Straßenverkehr, nicht nur die leichte Körperverletzung, sondern auch das Heraufbeschwören direkter Gefahr strafrechtlich relevant ist. Dieses Beispiel zeigt, daß prinzipielle Gesichtspunkte bei der strafrechtlichen Regelung durch praktische Notwendigkeiten verdrängt werden. Schon während der Kodifizierungsarbeit wurde sichtbar, daß die Justizbehörden heillos überlastet sein würden, wenn die Mindestgrenze der Strafbarkeit ähnlich wie bei den beruflichen Fahrlässigkeitsdelikten gezogen würde, ganz abgesehen von der Schwierigkeit des Nachweises der Gefährdung.

In der Zeit nach dem politischen Umbruch hat die Zahl der Stellungnahmen des Obersten Gerichtshofes etwas zugenommen. Die alltägliche Rechtspraxis wird indirekt beeinflußt durch die „Sammlung von Gerichtsbeschlüssen“, in der kontinuierlich aktuelle Gerichtsurteile veröffentlicht werden. Die Begründungen in den Gerichtsbeschlüssen stehen zunehmend im Einklang mit den Ergebnissen der modernen wissenschaftlichen Feststellungen (zu den wichtigsten einschlägigen Themenbereichen siehe im Folgenden). Bei Ordnungswidrigkeiten muß die Polizei in der Beweisführung wesentlich exakter vorgehen als früher<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Siehe zu diesem Problem ausführlich u.a. Kaiser (Anm. 1), S. 123 f.

<sup>12</sup> Ein heute immer noch bestehender Mangel ist, daß es kein unabhängiges Forum gibt, bei dem Einspruch gegen Ordnungswidrigkeitsverfahren erhoben werden kann. Die sogenannten Verwaltungskontrollgerichte sind noch nicht geschaffen worden. In Ungarn ist die Staatsanwaltschaft, die nicht der Regierung, sondern dem Parlament unterstellt ist, die unabhängige Rechtshilfeseinstanz, an die sich der Bürger wenden kann, um gegen rechtskräftige Polizeibeschlüsse zu klagen, wenn er diese als unrechtmäßig erachtet.

### III. Das alte Dilemma der Straftheorie

Im Verlauf der vergangenen drei Jahrzehnte erfuhr die Sicherheit im Straßenverkehr auch in Ungarn einen beträchtlichen Wandel. Die Beobachtung, daß die Zahl der Verkehrsunfälle, insbesondere derjenigen mit Todesfolgen, seit längerer Zeit nicht mehr nur im Verhältnis zum Kraftfahrzeugbestand zurückgeht, bedeutet auch, daß die Zahl der Unfallverursacher sinkt. Diese Entwicklung kommt besonders zur Geltung in einem Rechtssystem, in dem die mehr oder weniger schweren Folgen des Unfalles Bedingung für die Strafbarkeit darstellen.

Auf diesem Prinzip basieren die Rechtssysteme der meisten europäischen Länder. Nur von relativ wenigen wird bei der Beurteilung einer strafbaren Handlung das Vorleben des normwidrig Handelnden berücksichtigt, d.h. wie sich die aktuelle Tat in die bisherige Lebensführung des Betroffenen einfügt und ob sie mehr wiegt als der Erfolg der Handlung selbst.

Es gibt verschiedene Ansichten darüber, worin der Zweck der Strafe besteht soll. Die Vertreter der *Spezialprävention* halten es grundsätzlich für ungerrecht, jemanden ohne Kenntnis seines Vorlebens infolge eines einzigen Verhaltensfehlers, auch wenn dieser schwere Folgen hatte, mit strafrechtlichen Maßnahmen zu belegen. Dahinter steht die Überlegung, insbesondere bei Fahrlässigkeitsdelikten im Straßenverkehr, daß es keinen Menschen gibt, dessen Aufmerksamkeit nie nachläßt. Unterstellt man dies, dann ist es nur reiner Zufall, wann der jeweilige Fahrer infolge seiner mangelnden Aufmerksamkeit auf der Strecke-Zeit-Dimension gegen die Normen der Straßenverkehrsordnung verstößt, wo sich auch ein anderer Verkehrsteilnehmer in dieser Gefahrenzone aufhält. Die Vertreter dieser Richtung betonen nicht nur, daß niemand ständig zu einer fehlerlosen Leistung imstande sei, sondern auch, daß das Befolgen der Verkehrsvorschriften unter bestimmten gegebenen Umständen – beispielsweise wenn es den kontinuierlichen Verkehrsfluß aufhalte – völlig unmöglich sein könne<sup>13</sup>.

Ganz anders argumentieren die Vertreter der *Generalprävention*. Ihre stärksten Anhänger sind zugleich der neoklassischen strafrechtlichen Schule verbunden. Das höchste Anliegen des Strafrechts sei – so ihre Meinung –, der Mehrheit der Bürger als Wegweiser zu dienen und ihnen die Grenze zwischen verbotenem und erlaubtem Verhalten aufzuzeigen. Menschliches Leben, körperliche Unversehrtheit und Gesundheit seien die höchsten Werte. Die Allge-

<sup>13</sup> Ein typisches Beispiel hierzu: Ein Autofahrer möchte außerhalb einer Ortschaft bei dichtem Verkehr und Dunkelheit um jeden Preis die Vorschrift einhalten, wonach er nur mit der Geschwindigkeit fahren darf, die es erlaubt, vor einem unvorhergesehenen unbeleuchteten Objekt mit sicherem Abstand anhalten zu können. Experimente belegen, daß er mit einer Geschwindigkeit von nicht über 40-50 Stundenkilometern fahren dürfte.

meinheit müsse genau wissen, daß der Staat denjenigen gegenüber, die diesen Grundnormen zuwiderhandeln, sein Mißfallen mit strafrechtlichen Mitteln zum Ausdruck bringen werde.

In der Strafrechtsdogmatik taucht die Frage der Zumutbarkeit im Zusammenhang zur Rechtswidrigkeit und Schuldzurechnung auf. Für László Viski gehören Verhaltensweisen, die einer bestimmten Person in einer bestimmten Situation nicht zumutbar sind, zu den Faktoren, welche Ordnungsunrecht als solches grundsätzlich ausschließen<sup>14</sup>. Er behandelt eingehend, nicht zuletzt unter Kaisers Einfluß<sup>15</sup>, die Zumutbarkeit als eine der Ursachen, die Schuldzurechnung grundsätzlich ausschließen<sup>16</sup>.

Die zentrale Frage ist also der Zweck der Strafe. Und damit steht die weitere Frage in engem Zusammenhang, ob man diejenigen Personen, die über die tatsächlich durchgeführte Handlung hinaus keine weiteren Handlungsalternativen zur Verfügung hatten (bzw. an deren Stelle jeder andere vermutlich gleich gehandelt hätte), aus generalpräventiven Überlegungen bestrafen soll. Für dieses Dilemma entwickelte Imre Békés seine „Sorgfaltsmodell-Theorie“<sup>17</sup>. Danach sei den Erwartungen der sozialen Umwelt erst dann Genüge getan, wenn man sich im Sinne des „Sorgfaltsmodells“ verhalte. „Sorgfältiges“ Verhalten unterscheide sich von „vollkommenem“ Verhalten darin, daß eine sorgfältig handelnde Person Fehler begehen könne, die vollkommen handelnde aber nicht. Die Trennungslinie zwischen „Sorgfalt“ und „Fahrlässigkeit“ zeige sich durch Häufigkeit und Maß bzw. Qualität des fehlerhaften Verhaltens. Demzufolge dürfe das Befolgen des nur im Denkbaren, nicht aber im Machbaren existierenden „Vollkommenheitsprinzips“ weder aus general- noch aus spezialpräventiven Überlegungen als Ziel gesetzt werden. Diese Erwartung dürfe auch die Gesetzgebung nicht haben. Deshalb müsse der abstrakte Begriff des „Sorgfaltsmodells“ mit konkreten Inhalten gefüllt werden. Im Fall einer konkreten Handlung sollen diese zur Bestimmung von Rechtswidrigkeit oder Schuldzurechnung eindeutige Anhaltspunkte bieten.

Wenn man die umfangreiche Literatur vor dreißig Jahren und die spärlichen jüngeren Veröffentlichungen durchsieht und die Diskussionspunkte von gestern und heute vergleicht, entdeckt man überraschende Ähnlichkeiten. Es liegt die Feststellung nahe, daß unsere Erkenntnisse über die Mechanismen menschlichen Fehlverhaltens seither nicht viel reicher geworden sind (man sollte allerdings nicht vergessen, daß heute unvergleichbar mehr Hilfsmittel zur Präven-

<sup>14</sup> Siehe Viski (Anm. 3), S. 354.

<sup>15</sup> Vergleiche Kaiser (Anm. 1), S. 202, 318 ff.

<sup>16</sup> Siehe Viski (Anm. 3), S. 417 f.

<sup>17</sup> Békés, Gondatlanság a büntetőjogban (Die Fahrlässigkeit im Strafrecht), Közgazdasági és jogi Kiadó, 1974.

tion des Fehlverhaltens im Straßenverkehr bzw. zur Abwehr oder Milderung der Folgen verfügbar sind als früher. Vieles spricht dafür, daß die technischen Möglichkeiten der nächsten Jahrzehnte, wie z.B. Telematik, automatische Verkehrsregulierungssysteme usw., zur Verbesserung der situationspezifischen Unfallverhütung beitragen können). Der Faktor „Mensch“, d.h. der Zusammenhang zwischen negativen Wesenszügen und Verkehrsunfällen, wird wohl auch in Zukunft zu den eher unerschlossenen Themenbereichen gehören. Auf diesem Gebiet kam die Wissenschaft in den letzten dreißig Jahren so gut wie gar nicht voran. Die Erfolge der diversen Persönlichkeits- und Eignungstests sind sehr zweifelhaft, nicht minder aber auch die Ergebnisse der „Forschungsstellen für Verhaltensprognose im Straßenverkehr“. Ähnliche Skepsis ist angebracht bei der Beurteilung der Wirksamkeit der Methoden der Verhaltensänderung und der obligatorischen Nachschulung von zu auffallendem Verhalten im Straßenverkehr neigenden Personen.

Die Registrierung von Ordnungswidrigkeiten und die Selektion auffällender Verkehrsteilnehmer sind das einzige System, welches sich nach vielen Jahren der Entwicklung fast überall bewährt hat. Aus der Sicht der verhaltensorientierten Präventionsbestrebungen kann dieses als das einzig gerechte System betrachtet werden. Subjektive Momente, wie z.B. Intensität und Schwerpunkte der polizeilichen Kontrolle, können auch hierbei nicht gänzlich beseitigt werden. Vermutlich erweist sich jedoch die Annahme als wahr (im Sinne des Gesetzes der großen Zahlen): Je öfter man gegen die Verkehrsregeln verstößt, um so wahrscheinlicher ist es, von der Polizei gestellt und registriert zu werden. Rückfällige Regelbrecher stellen im Straßenverkehr eine überaus große Gefahr dar. Deshalb wäre es wünschenswert, diejenigen Autofahrer, die die Verkehrsvorschriften innerhalb kurzer Zeit immer und immer wieder grob übertreten, möglichst für eine kurze Zeit buchstäblich „aus dem Verkehr zu ziehen“, bevor aus ihren groben Ordnungswidrigkeiten eines Tages ein schwerer Verkehrsunfall wird.

An dieser Stelle lassen sich Begriff und Problematik der „Gesellschaftsgefährlichkeit“ an verkehrsrelevante kriminologische bzw. strafrechtliche Probleme anknüpfen. Ein Normbruch im Straßenverkehr wird erst dann zum Gegenstand des Strafrechts, wenn die betreffende Handlung für die Allgemeinheit derart gefährlich erscheint, daß der massivste Eingriff, nämlich eine strafrechtliche Maßnahme, als ultima ratio erforderlich wird – eine Maßnahme also, welche sonst in der sozialen Verhaltenskontrolle normalerweise nur in Extremfällen in Frage kommt. „Gesellschaftsgefährlichkeit“ und „Rechtswidrigkeit“ sind nicht völlig kongruente Begriffe. Die Definition des ersteren muß zeitlich und logisch der Definition des letzteren vorausgehen. Die soziologische Grundlage dafür, daß etwas für rechtswidrig oder rechtmäßig erklärt wird, ergibt sich daraus, daß ein bestimmtes Objekt durch seine Existenz allein oder durch sein

Maß als Gefahr für die Allgemeinheit betrachtet wird. Man kann sich wohl fragen, was ein von der Soziologie geprägter Begriff im Strafrechtscodex zu suchen hat. Für den Kreis der Experten, die sich in ihrem Lebenswerk ausschließlich mit diesem Begriff befaßt haben, ist die „Gesellschaftsgefährlichkeit“ wahrscheinlich der selbstverständliche Maßstab, mit dem im Strafrecht alles bemessen werden kann. Die „Gesellschaftsgefährlichkeit“ hat natürlich Abstufungen, die Rechtswidrigkeit nicht. Es gibt keine „nur ein bißchen“ rechtswidrige Handlungen. Und wer würde mit einer Begründung dieser Art dafür plädieren, einem Täter die Strafe zu erlassen? Wohl kann man aber sagen, aus gewissen Handlungen geht für die Allgemeinheit nur wenig oder gar verschwindend geringe Gefahr hervor. Bei diesen Fällen scheint deshalb nicht einmal die mildeste Strafe vonnöten, wobei ihre Rechtswidrigkeit nicht zu leugnen ist.

Vor dreißig Jahren wurde viel über die Gefahren des Alkohols im Straßenverkehr diskutiert. Von den Auswirkungen der verschiedensten Rauschgiftarten auf die Verkehrssicherheit war keine Rede. Was das Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluß anbelangt, sind heute in beiden großen Teilen Europas keine grundlegenden Veränderungen zu beobachten. Im östlichen Teil gilt weiterhin das völlige Alkoholverbot, im Westen ist das Verbot an verschiedene Blutalkoholkonzentrationen gebunden. Die Befürworter beider Konzepte haben triftige Argumente, und diese werden von den Regierungen in Ost und West gleichermaßen anerkannt. Daran hat auch der Umbruch im Osten nichts geändert.

Heutzutage stellen die Drogen eine immer bedeutsamer werdende Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr dar. In keinem Land sind bislang zuverlässige Daten über die Rolle der unterschiedlichen Rauschmitteleinflüsse auf die Verkehrsunfälle verfügbar. Vor einigen Jahrzehnten hatte man es in Europa lediglich mit den Auswirkungen gewisser Arzneimittel zu tun. Bis heute hat sich die Gefahr vervielfacht, deshalb, weil die meisten Drogensüchtigen der jungen Generation angehören, die ohnehin schon immer für die Verkehrssicherheit die größte Gefahr darstellte. Die Polizei ist nach wie vor außerstande – anders als bei alkoholisierten Fahrern –, unter Drogeneinfluß stehende Verkehrsteilnehmer mit Hilfe von einfachen Methoden und relativ billigen technischen Geräten zu selektieren.

#### IV. Zusammenfassung

Wir sind uns wohl darin einig, daß wir mit der Entwicklung der Motorisierung nicht ganz Schritt halten und nicht immer die Methoden finden konnten, welche eine zuverlässige Verkehrsunfallverhütung hätten gewährleisten können. An den tragischen Unfällen auf den Straßen ist meistens die menschliche

Fahrlässigkeit schuld. Bis heute kann man nicht eindeutig feststellen, inwieweit die jeweils über die Fahrlässigkeitstäter verhängten Strafen zur Verkehrssicherheit beigetragen haben. Ebenso wenig weiß man darüber, ob die Strafen für ordnungswidriges Verhalten (ohne Verursachen eines Unfalls) regelkonformes Verhalten gefördert haben. Alles spricht jedoch dafür, daß die sofort auf den Normbruch folgende Bestrafung ein effizientes Mittel darstellt, weiteren Normbrüchen entgegenzuwirken. Die Strafe ist um so wirksamer, je folgenschwerer die mit den alltäglichen Lebensaktivitäten zusammenhängenden Interessen des einzelnen betroffen werden.

Die größte Schwierigkeit, gegen Fehlverhalten im Straßenverkehr repressiv vorzugehen, ergibt sich daraus, daß die Wahrscheinlichkeit, erkannt zu werden, einerseits reine Zufallssache, andererseits im Vergleich zur tatsächlichen Zahl der Ordnungswidrigkeiten extrem gering ist. Die polizeiliche Präsenz ist im Vergleich zur Verkehrsdichte überall viel zu gering und das Potential der Beweismethoden sehr beschränkt. Es ist allgemein bekannt, daß die wichtigste Unfallursache zu hohe Geschwindigkeit ist. Jedoch ist der enge Zusammenhang zwischen der sogenannten „absoluten“ (mit polizeilichen Geräten exakt meßbaren) überhöhten Fahrgeschwindigkeit und den Verkehrsunfällen bis heute weitgehend umstritten. Diese Frage ist um so wichtiger, als die Mehrzahl der auf unangepaßter Geschwindigkeit beruhenden Verkehrsunfälle sich infolge von „relativer“ überhöhter Geschwindigkeit (falsche Beurteilung der aktuellen Faktoren wie Sichtweite, Verkehrs- und Straßenverhältnisse) ereignen.

Mit Recht kann man davon ausgehen, daß Autofahrer, deren Fahrlässigkeit zu schweren Verkehrsunfällen führt, aus generalpräventiven Gründen auch in Zukunft mit Hilfe von strafrechtlichen Mitteln zur Verantwortung gezogen werden müssen. Die Gesellschaft muß erkennen können, daß das menschliche Leben als Wert unter dem Schutz des Strafrechts steht, selbst dann, wenn Leben und Gesundheit nicht durch gewollte, sondern „nur“ durch fahrlässige Handlungen verletzt oder gefährdet werden. Zu letzterem gibt es jedoch im Straßenverkehr einen wesentlichen Unterschied zu anderen Lebensbereichen. Das „Auslöschen“ menschlichen Lebens durch einen Rechtsverstoß ist nämlich für alle Verkehrsteilnehmer, besonders aber für den Kreis der Autofahrer (die in den hochentwickelten Ländern die Mehrheit der Bevölkerung bilden) zur alltäglichen Gefahr, ja sogar zur Realität geworden. Dies macht den eigentümlichen und letztlich unlösbaren Widerspruch deutlich, daß das Recht nicht einer verschwindend kleinen Minderheit, sondern in Wirklichkeit der Mehrheit der Bürger mit harten Strafen droht. Dadurch wird aber die Mehrheit um die Möglichkeit gebracht, sich von der Minderheit normwidrigen Verhaltens eindeutig abzugrenzen. Der Schutz der Mehrheit gegen die normbrechende Minderheit ist seit Jahrtausenden ungebrochene Rechtstradition in allen Bereichen des Strafrechts. Jetzt meldet sich aber mit dem Straßenverkehrsrecht ein Spezialfall, der

der traditionellen Auffassung des Strafrechts grundsätzlich widerspricht und letzten Endes auch die rationale Anwendbarkeit der strafrechtlichen Möglichkeiten in Frage stellt.

Diese Erfahrung lehrt, daß zum Schutz der Grundwerte dasjenige Inventar unvergleichlich effizienter wirkt, das den Risikofahrer möglichst schon dann aus dem Verkehr zieht, bevor seine Verantwortungslosigkeit zu schweren Folgen führt. In Europa ist die bekannteste Methode das schon seit Jahren Deutschland gut bewährte Punktesystem.