

Verkehrsunfallflucht

Autor(en): **Mergen, Armand**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Kriminologisches Bulletin = Bulletin de criminologie**

Band (Jahr): **5 (1979)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1046983>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

VERKEHRSUNFALLFLUCHT

von Armand MERGEN

Weder Flucht in das Vorher
 noch vor-sich-Weglaufen
 in ein Nachher
 vermögen die Realität des Jetzt
 mit Irrealem zu betrügen
 Das Geschehen in der Zeit
 ist grausam-unbestechlich
 in seiner Endgültigkeit.

(apa)

Ich behandle das Thema aus der Sicht des Kriminologen. Die juristischen Fragestellungen interessieren an dieser Stelle nicht. Sie geben durch die juristisch-deskriptive Festlegung eines menschlichen Verhaltens keinerlei Hilfen, weder für die Erfassung der realen Erscheinungsformen der Verkehrsunfallflucht noch für die Erklärung oder Begreifbarmachung der sich in ihr manifestierenden menschlichen Handlung. Das ist auch nicht die Aufgabe des Rechts, sondern der naturwissenschaftlich-empirisch ausgerichteten Kriminologie, welche sich um die Aufhellung aller auf der Seinsebene liegenden kriminellen Phänomene und Abläufe bemüht. Dies hat im sozialen und im individuellen Bereich zu geschehen; d.h. sowohl als Massenphänomen als auch die individuelle, an den Täter gebundene Tat wird zum Untersuchungsgegenstand gemacht.

Verkehrsunfallflucht ist in Wahrheit ein Sekundär- oder Folgedelikt, denn es setzt den Unfall voraus. Jährlich kommen in der Bundesrepublik Deutschland etwa 35.000 - 40.000 Fälle von Verkehrsunfallflucht zur Verurteilung. Das ist, gemessen an der Zahl der Verkehrsunfälle, also der Voraussetzung für die Verkehrsunfallflucht, eine relativ geringe Zahl. Für die Schweiz liegen mir keine zuverlässigen Angaben vor. Für sich gesehen und losgelöst von der Zahl der Unfälle erweist sich die Unfallflucht jedoch als Phänomen, dem nicht geringe kriminalpolitische Bedeutung zukommt. Der Gesetzgeber hat das erkannt und das unerlaubte Entfernen vom Unfallort zu einem eigenen strafrechtlichen Tatbestand gemacht. Durch das am 21.6.1975 in Kraft getretene StAeG hat in der BRD der Straftatbestand eine neue, präzisere Fassung erhalten, in der die Pflichten der Unfallbeteiligten zwar erweitert werden, andererseits aber die Strafbarkeit des Versuchs wegfällt.

Jeder Verkehrsteilnehmer ist nicht nur unfall-, sondern auch kriminell gefährdet, und zwar unabhängig von Alter, Beruf, Ansehen, sozialem Status oder Klasse. Das Spektrum der Verkehrsdelikte reicht von den Gefährdungs- und Fahrlässigkeitsdelikten, welche schwere Folgen haben können, bis hin zu den klassi-

schen Vorsatzdelikten. Die Verkehrsunfallflucht ist ein Vorsatzdelikt und entfernt sich von der reinen sogenannten Verkehrskriminalität, um sich als moderne Erscheinungsform der klassischen Kriminalität zu integrieren. Diese Feststellung wird durch die Tatsache untermauert, dass unter den Verkehrsunfallflüchtigen Vorbestrafte und kriminell belastete Täter gehäuft vorkommen.

Der Anteil der Unfallflucht an der Gesamtzahl der Verkehrsdelikte beträgt etwa 7 bis 8%; die Aufklärungsquote liegt bei annähernd 30%. Diese relativ niedrige Aufklärungsquote ist durch die übergrosse Zahl der Bagatellfälle mit mehr oder weniger geringem Sachschaden bedingt. Sie machen weit mehr als die Hälfte aller festgestellten Fälle aus. Verkehrsunfallflucht nach einem Unfall mit Todesfolge geschieht im Durchschnitt in etwa 1,2% der Fälle; die Aufklärungsquote ist in diesen Fällen deutlich erhöht und liegt etwa bei 65%. Als Faustregel kann man sagen, dass die Häufigkeit der Unfallflucht umgekehrt proportional zu der Schwere des Unfalls und seiner Folgen steht; d.h. mit wachsender Unfallschwere nimmt die Häufigkeit der Fahrerflucht ab. Wegfahren nach Aufstossen auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand ist der häufigste Tatbestand. Über die Hälfte aller Unfallfluchtfälle erfolgt nach Alleinunfall; seltener flüchtet ein Täter nach Zusammenstoss mit einem anderen Fahrzeug oder einem Fussgänger. Viele Täter steigen nach einem Alleinunfall aus, schauen sich den angerichteten Schaden an und fahren weiter, besonders, wenn sie sich unbemerkt wähnen und die Fluchtmöglichkeit ihnen günstig erscheint. Sehr oft flüchten diese Täter nicht, um sich der Verantwortung für den Unfall zu entziehen, sondern um einen vorgegebenen primären Tatbestand zu verdecken; etwa bestehende Alkoholisierung, Fahren ohne Führerschein, Autodiebstahl.

Flüchtet ein Täter unter Zurücklassung seines Fahrzeugs, so ist dieses Verhalten stets symptomatisch zu bewerten: Entweder das Fahrzeug ist gestohlen oder der Täter ist unter Alkoholeinfluss oder der Unfallschock hat eine panikartige Reaktion ausgelöst. Hiermit sind bereits die Hauptmotivationen der Fahrerflucht benannt: Furcht vor Strafe, Verdeckung anderer Tatbestände, endlich primitiv-reaktives Verhalten nach Schock,

Vielleicht verdienen folgende phänomenologische Feststellungen Beachtung: Die meisten Delikte werden am späten Nachmittag der Wochenenden begangen; junge Menschen (bis 25 Jahre) und ältere (ab 63 Jahre) sind überrepräsentiert; Unfallflucht ist kein geschlechtsspezifisches Delikt, wird also im Verhältnis gleich oft von Männern und Frauen begangen; in weit mehr als der Hälfte aller Fälle ist Alkohol im Spiel.

Nicht so sehr der einzelne, für sich betrachtete sogenannte Bagatellfall, sondern die sich massierende Häufung dieser Fälle machen die Unfallflucht zum kriminalpolitischen Problem. Diese quantitativ das Bild beherrschenden Taten sind qualita-

tiv anders geartet - und müssen auch anders angegangen und behandelt werden - als die Unfallflucht des Täters nach schwerem Unfall mit mehreren Beteiligten, Verletzten oder Getöteten. Dieses Delikt wird als besonders verabscheuungswürdig und gemein empfunden. Dem Kriminologen stellen sich spezielle Fragen, will er die Kriminogenese, das ist die dynamische Entstehungsgeschichte der Tat, klären und erklären. Differentialdiagnostisch steht im Vordergrund die Frage nach der bewussten oder unbewussten, etwa primitiv-reaktiven Motivation der Tat. Sie kann nur befriedigend geklärt werden, wenn es gelingt, aus der Tatsituation, dem Verhalten des Täters vor, bei und besonders nach der Tat, aus seiner gesamten Lebenssituation und seinem psychophysischen Sosein sowie aus dem psychischen Dynamismus mit seinen gesteuerten und reaktiven Mechanismen während der Tat ein schlüssiges Ablaufschema zu erstellen.

Die Verkehrsunfallflucht stellt in jedem Fall eine Reaktion dar; und zwar die Reaktion auf den vorausgegangenen Unfall. Die Flucht kann vom Täter demnach nicht geplant oder vorbereitet, im voraus gewollt sein. Er hat ja den Unfall auch nicht gewollt. Unfallflucht ist ein Ereignis im Leben eines Menschen, das vom Zufall - dem Verkehrsunfall - abhängt, nicht primär vom voraussehenden Willen; Unfallflucht ist ein reaktives Verhalten.

Das Gesetz fordert vom Verkehrsteilnehmer nach einem Unfall ein diszipliniertes, frustrierendes Verhalten : Der Mensch muss sich stellen, und zwar nicht nur den Kontrollorganen, sondern zunächst sich selbst; er muss für sich und zu sich stehen für das, was er angerichtet hat. Hierzu sind nicht alle Menschen fähig; allen fordert dieses vorgeschriebene Verhalten ein gerütteltes Mass an Selbstüberwindung und Willensanstrengung ab, denn in jedem Fall mobilisiert der Unfall Reaktionen aus dem emotional-triebhaften Bereich. Bevor der Mensch mit seinen Gehirn steuernd eingreift, reagieren die subkortikalen archaischen Regionen des Stammhirns. Diese Dinge wären zu bedenken, bevor Führerscheine erteilt oder auch entzogen werden.

Es gibt eine ganze Anzahl möglicher Reaktionen auf die durch den Unfall produzierte psychische Belastung. Sie sind vordergründig von der Konstitution der psychischen Verfassung und dem Typus des reagierenden Menschen abhängig. Empfindsam-weichliche Menschen werden von Entsetzen und Grauen gepackt, verfallen der Angst, können das Geschehene nicht fassen, wollen es nicht wahr haben, flüchten in die Irrealität, entwickeln Schuldgefühle und haben Mühe, rationale Steuerungen einzusetzen. Egozentrisch-rücksichtslose Menschen wehren sich, indem sie zornig angreifen, sich affektiv gegen das Geschehene auflehnen, versuchen, alles von sich abzuwälzen. Wieder andere verfallen in ihrer Labilität gegensprüchlichen Reaktionen, wechseln von zornigem Aerger zu verzweifelterm Lamentieren über die erlebte Niederlage. Psychisch wenig belastbare, asthenische, also "schwache" Menschen, reagieren oftmals mit sinnlosem Bewegungsturm oder

Erstarren im sogenannten Totstellreflex. Wo die Emotionen und Affekte derart stark aufgewühlt sind, wird die Umwelt kaum noch in ihrer Realität wahrgenommen. Auch das auslösende Geschehen, nämlich der Verkehrsunfall, wird kaum mehr erinnert. Später Berichtete setzt sich in der Regel aus mehr oder weniger festgefahrenen Rationalisierung zusammen.

Es ist unmöglich, die Motivationen der Unfallflucht erschöpfend zu beschreiben. Das ist auch nicht notwendig. Dem Kriminologen wird es auf die Klärung der Kriminogenese ankommen und auf differentialdiagnostische Momente zur Erfassung des Bewusstseinsgrades bei der Tat, der rationalen Steuerungsmöglichkeit und des Anteils gerichteter Willensimpulse. Dazu sind Ausführungen genereller Natur notwendig.

Im Mittelpunkt steht das als Unfall-Schock beschriebene Phänomen. Es ist die direkte Reaktion auf das brutal sich darbietende Bild des Grauens beim Unfall; die Stärke und Macht des Schocks wird durch die Unvoraussehbarkeit des Unfalls, die abrupt-plötzliche, zeitlich kaum noch abgrenzbare Schnelligkeit des Ereignisses auf der einen Seite und die statische, eindringliche Darbietung des Geschehenen in der unbeweglichen Aufdringlichkeit des Unfallortes provoziert.

Die Auswirkungen des Unfallschocks sind differentialdiagnostisch zu erfassen. Manche Menschen vermögen es, den Schock schnell zu neutralisieren und die rationalen Steuerungen einzusetzen. Sie handeln dann zielstrebig, nutzen ihre Chancen, entziehen sich den Nachprüfungen und entschuldigen sich dann später mit den seelischen Erschütterung des Unfallschocks. Andere Menschen geraten nach dem Unfall in einen echten psychischen Ausnahmezustand, in dem die Primitivperson unter Ausschaltung der Ratio das Handeln steuert.

In solchen Fällen treibt es den Menschen fort, weit weg vom Ort des Grauens; er will alles Geschehene nicht wahr haben; die Realität ist ihm unerträglich; der Affekt setzt sich in seinem archaischen Primitivismus zum Selbstschutz ein; die Flucht ist dann als Selbstschutzmechanismus anzusehen. Ihr Sinn und Zweck ist allein das Weglaufen von real Geschehenen, nicht aber die Absicht, sich der Verantwortung zu entziehen, Spuren zu verwischen oder die Untersuchung des Falles zu erschweren. Die Täter laufen fort, nachdem sie mit Zeugen gesprochen haben, ihre Identität bekannt ist; ihr Handeln ist konfus, irrational, unüberlegt, dem Täter auch später meist unerklärlich.

Die grosse Ferienstrafkammer des Landgerichts Mainz (12 Kls 12/73) hat einen Verkehrsdelinquenten wegen dreier tateinheitlich begangener fahrlässiger Tötungen in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung und fahrlässiger Strassenverkehrsgefährdung zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und drei Monaten verurteilt. Von dem in Tatmehrheit angeklagten Vorwurf der Unfallflucht wurde der Täter freigesprochen. Ich hatte den Probanden zu begutachten

und kam in der Diskussion der Befunde u.a. zu folgenden Überlegungen : "Proband ist ein arbeitsamer, sozial völlig angepasster Mann, dessen berufliche und charakterliche Zuverlässigkeit nicht bezweifelt wird. Er hat in seiner Kindheit und Jugend unter keinen Entwicklungs- oder Erziehungsschäden zu leiden gehabt. Sein bisheriges Leben war mit Arbeit ausgefüllt. Die Tat erfolgte, als Proband zurückfuhr, nachdem er einen Kollegen nach Hause gebracht hatte. Er stand unter mässigen Alkoholeinfluss - etwa 1‰ - der davon herrührte, dass er bei der Arbeit (Reparieren eines Autos in den Abendstunden) Bier getrunken hatte. Proband kann sich den Unfall nicht erklären. Er ist ein guter Autofahrer - seit 8 Jahren fährt er täglich zwischen 100 und 300 km unfallfrei - und als vorsichtig bekannt. Auch von seiner Persönlichkeit her kann gesagt werden, dass er kein aggressiver Fahrer ist. Dennoch kam es zum Unfall, den er verschuldete und der drei Menschenleben kostete. Proband war nach der Tat derart geschockt, dass er in einem Verwirrungszustand herumirrte, ein Krankenhaus aufsuchte und dort vom Geschehenen berichtete. Es ist bekannt, dass Menschen, im Angesicht der Szene eines grausigen Unfalls, von dem Drang befallen werden, Abstand zwischen sich und dem Tatort zu gewinnen. Das hat mit bewusster Fahrerflucht nichts zu tun, sondern ist eine bekannte psychologische Reaktion. Das Erlebnis war derart intensiv in der traumatisierenden Wirkung, dass es auch heute noch stark nachwirkt und auch das kommende Leben des Probanden beeinflussen wird. Proband ist bestraft. Er leidet echt. Die reaktive depressive Verstimmung, mit Absonderung von starken Schuldgefühlen, Rastlosigkeit usw. hält an und droht, sich zu fixieren. Eine Selbstmordgefahr kann nicht ausgeschlossen werden, wenn erneute, existenzbedrohende Traumata hinzukommen und die Depression verstärken und aktivieren".

Als Reaktion - Antwort - auf ungewöhnlich starke, unvorhersehbare und massiv einwirkende Erlebnisreize, wie sie ein Unfallgeschehen bieten kann, können primitive, elementare Affekte, deren Kräftepotenzen in entwicklungsgeschichtlichalten Schichten des Zentralnervensystems liegen, durchbrechen. Derartige Primitivreaktionen laufen selbsttätig ab; die Dynamik des affektiven Geschehens entzieht sich der Kontrolle der höheren psychischen Schichten und kann nicht gesteuert werden. Der Inhalt des turbulenten Geschehens ist je nach auslösender Situation und Persönlichkeitsstatus verschieden. Primitive Reaktionen können sich darstellen als motorische Entladungen (vom hemmungslosen Schimpfen, Heulen bis zum unkontrollierten Bewegungsturm), aber auch als psychogenes Erstarren, einem Totstellreflex ähnlich. Vor Schreck zittern oder erstarren ist das gleiche. Solches Geschehen kann - nach einem Unfall- die Fahrerflucht sein. Ein Weg- und Davonlaufen, der Drang, zwischen sich und dem unerträglichen Ereignis grossen Raum zu bringen. Das Bewusstsein ist eingeengt; der Mensch tendiert, sich von der Umwelt abzuregeln; die Sinnesorgane nehmen Aussenreize nicht nur ungenügend oder verstümmelt auf; die rationale Ver-

nunft ist ausgeschaltet. Das Ganze kann oftmals als psychogener Dämmerzustand imponieren. Das Auftreten solcher reaktiven Dynamismen ist, auch was die Dauer und die Intensität angeht, von individuellen und persististischen Momenten abhängig.

Sie wachsen auf dem Boden der Persönlichkeit, ihrer Struktur und ihrem Reifegrad, vorausgegangenen Konflikten oder Traumata, der derzeitigen Lebenssituation usw. Dem kriminologischen Sachverständigen wird es obliegen, im speziellen Fall nicht nur die Hintergründe aufzudecken, sondern auch ihre dynamischen Interaktionen ätiologisch darzustellen.

Der Unfall stellt eine starke Belastung dar. Wenn der Mensch nicht über genügend psychische Kraftpotentiale verfügt, sei es, dass es sich um eine infantile, unausgereifte Persönlichkeit handelt oder um einen selbstunsicheren, - weichen oder "hysterischen", affizierbaren, einen asthenischen, nicht belastbaren Typ handelt, sei es, dass die psychischen Reserven durch vorausgegangene psychische Belastungen aufgebraucht sind, dann besteht die Bereitschaft zum primitiven Reagieren. Alkoholeinfluss begünstigt die Auslösung solcher Reaktionen.

Die Flucht vom Unfallort ist in diesen Fällen auch eine Flucht vor sich selbst.

* * * * *