

Aussagen der Polizei und auf den nicht selten subjektiv gefärbten Bericht der Zeugen angewiesen. Dies ist eine weitere Erklärung dafür, warum in England und in den USA der Prozentsatz der alkoholbedingten Verkehrsunfälle oft so außerordentlich niedrig angegeben wird bzw. warum die Zahlenangaben manchmal so stark differieren, je nachdem, ob sie von Wissenschaftlern oder von amtlichen Stellen stammen. Ähnliche Probleme gibt es in Italien und Frankreich.

Theoretisch müßten Statistiken aus Ländern, in denen die Blutalkoholuntersuchung bei entsprechendem Anlaß obligatorisch ist, wesentlich aussagekräftiger sein. Eine Analyse der Statistiken aus diesen Ländern — wie beispielsweise aus der westdeutschen Bundesrepublik, der UdSSR und der CSSR, aus Polen, Jugoslawien, Ungarn, Rumänien oder der DDR — zeigt jedoch ebenfalls relativ stark auseinanderfallende Werte. Es müssen demnach auch noch andere als die bisher erwähnten Faktoren für die unterschiedlichen statistischen Angaben bedeutungsvoll sein.

So können selbstverständlich nur die tatsächlich eingetretenen Trunkenheitsunfälle statistisch erfaßt werden, nicht aber die alkoholbedingte unfallträchtige Situation, bei der nur das Reaktionsvermögen des anderen Verkehrsteilnehmers einen Unfall verhindert hat. Um wissenschaftlich fundierte Vergleichszahlen zu erhalten, müßte man in dem zu überprüfenden Bezirk für einen bestimmten Zeitraum sämtliche motorisierten Verkehrsteilnehmer auf ihren eventuellen Alkoholgehalt im Blut überprüfen. Dem stehen selbstverständlich viele rechtliche und auch organisatorische Schwierigkeiten gegenüber. Daher muß man von mehr oder weniger stichhaltigen Schätzungen ausgehen, wie viele motorisierte Verkehrsteilnehmer unter einer alkoholischen Einwirkung standen und keinen Unfall verursachten bzw. in keinen Unfall verwickelt wurden. Vielfach besteht — wie man insbesondere bei einigen Betrieben beobachten kann — kein Interesse daran, einen Trunkenheitsunfall bekanntzumachen. Ist allein der Schuldige verletzt worden oder geschah der Unfall nachts auf einer verkehrsarmen Straße, dann wird oft gar keine oder eine gefärbte Meldung abgegeben. Schließlich bereitet es auch heute noch gewisse Schwierigkeiten, von staatlichen Dienststellen alle für eine fundierte Statistik notwendigen Daten zu erhalten.

Deshalb ist es für Juristen, Verkehrsexperten und Mediziner eine wichtige Aufgabe, mit Unterstützung durch die zuständigen staatlichen Dienststellen die notwendigen Maßnahmen einzuleiten, damit in der DDR schon in der nächsten Zeit eine wirklich repräsentative Statistik der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung geschaffen werden kann.

Alkohol und Unfallflucht

In manchen Fällen entzieht sich der unter Alkoholeinwirkung stehende Fahrzeugführer, der einen Verkehrsunfall verursacht hat, den polizeilichen Feststellungen durch Flucht. Es wäre einfach, die Unfallflucht prinzipiell auf die enthemmende Wirkung des Alkohols zurückzuführen. Viele Wissenschaftler haben sich mit der Schreck- und Panikreaktion nach einem verschuldeten Unfall befaßt. Mit Recht wird die Unfallflucht als besonders verwerflich bezeichnet und mit entsprechenden Strafen geahndet. Vergleichsweise selten liegt bei alkoholischer Beeinflussung Zurechnungsunfähigkeit oder verminderte Zurechnungsfähigkeit des Fahrzeugführers vor. Nur in Einzelfällen wird die genaue Prüfung der Tatsachen und Umstände bei einer Unfallflucht die Annahme des § 51 StGB rechtfertigen. Natürlich bedeutet das Verhalten am Unfallort für den Schuldigen eine mehr oder weniger große Belastung, und ebenso sicher wird bei manchen — sei es aus ge-

fühlsmäßigen oder verstandesmäßigen Gründen — der Wunsch zur Unfallflucht geweckt.

Das Verhalten der Schuldigen bei einem Verkehrsunfall ist sehr unterschiedlich. Ein Teil sucht, meist sprachmotorisch erregt, die Schuld beim anderen Beteiligten oder in nicht voraussehbaren Umständen. Andere, meist leicht beeindruckbare und empfindsame Menschen, werden mit den Affekten der Angst und des Entsetzens so überflutet, daß ihre Handlungsfähigkeit dadurch weitgehend lahmgelegt ist. Sie können am Unfallort kaum praktische Hilfe leisten, machen unklare Angaben und sind durch Suggestivfragen leicht zu beeinflussen. Wieder andere betrachten die Situation eiskalt, ohne jeden gefühlsmäßigen Reiz; ihnen ist jedes Mittel zur Schuldentlastung, darunter auch die Unfallflucht, recht. Nur auf ganz wenige wirken der Anblick der Verletzten und die meist negativ bis feindlich eingestellten Zuschauer derartig unerträglich, daß es bei ihnen zu einer kurzen Ablenkung des Bewußtseins und zum Ergreifen der Flucht kommt. Meist ist die Flucht sinnlos, weil genügend Zeugen anwesend sind, und fast immer tritt die vernunftmäßige Steuerung durch das Eingreifen eines Dritten wieder in den Vordergrund. Nicht selten sieht man bei solchen Situationen die Kombination Alkoholeinwirkung und Schädelverletzung. Die Entscheidung über die Wertigkeit dieser Teilfaktoren verlangt dann eine ganz besonders große Erfahrung.

Mit diesen wenigen Hinweisen sollte dargelegt werden, daß eine Unfallflucht unter Alkoholeinwirkung keineswegs immer nur als ein weiterer Hinweis für eine alkoholbedingte Enthemmung der Persönlichkeit angesehen werden darf.

Andere Ursachen für einen Verkehrsunfall

Es bedarf keiner Erläuterung, daß zwischen Trunkenheit und Verkehrsunfall keine einfache Kausalitätskette besteht etwa in dem Sinne, daß der motorisierte Verkehrsteilnehmer beispielsweise mit einem Promille-Spiegel von über 1,0 bei einem Verkehrsunfall automatisch die Allein- bzw. Teilschuld trägt. Man muß medizinisch und selbstverständlich auch rechtlich zwischen einer erheblich eingeschränkten Fahrtüchtigkeit und damit einem Vergehen gegen § 49 StVO und einem wegen einer erheblich beeinträchtigten Fahrtüchtigkeit schuldhaft herbeigeführten Unfall unterscheiden. Man kann sagen, daß im Durchschnitt bei einem Verkehrsunfall die Ursachen zu 90 Prozent in menschlichem Versagen liegen, zu 5 Prozent sind sie durch die Bedingungen der Straße und zu 5 Prozent durch die des Fahrzeuges hervorgerufen. Man muß deshalb bei jedem Verkehrsunfall u. a. einschätzen, welchen Anforderungen der Kraftfahrer beim Straßenverkehr ausgesetzt war und welche Momente außerhalb seiner Einflusssphäre beim Unfall noch wirksam geworden sein können. Viele Autoren haben sich mit diesem wichtigen und interessanten Problem beschäftigt, bei manchen vermißt man jedoch die notwendige Objektivität.

Charakter und Temperament des Kraftfahrers spielen beim Unfallgeschehen eine nicht zu unterschätzende Rolle. Manche Verkehrsexperten sind der Meinung, daß zu große Angst vor einem Unfall nicht selten zu übermäßiger Vorsicht, Unsicherheit und Verkrampfung führen könne. Einige ältere Personen, die schon einmal einen Unfall verschuldet haben, verzehren sich geradezu bei den Auseinandersetzungen mit den äußeren und inneren Schwierigkeiten der Straße und reiben sich ständig in Angst und Erwartung vor einem neuen Unfall auf. Solche meist labilen Menschen vermeiden dann ängstlich jegliches Risiko und werden schließlich wegen ihrer geringen Belastbarkeit und Vitalität zum passiven Unfallverleider. Leicht erregbare, fahrig, mit