

Hafentarifgemeinschaften zusammenschlossen, damit bei den Gebühren, Tarifen und Leistungsvergütungen eine gegenseitige Unterrichtung erfolgt.¹¹⁾

Die Vereinbarungen dieser Tarifgemeinschaften sind gentleman agreements. Eine rechtlich bindende Kraft kommt ihren Entschliefungen nicht zu. Immerhin ist bei einer künftigen Regelung des Kostenausgleichs zu erwägen, die Erfahrungen und den guten Willen, der in solchen Gemeinschaften steckt, zu berücksichtigen. Immer aber muß darauf geachtet werden, daß dem Wettbewerb nach der besten und billigsten Leistung kein Riegel durch einheitliche Festsetzung der Abgaben vorgeschoben wird. Vielmehr ist eine Differenzierung nach Stromgebieten und selbst nach den einzelnen Häfen durchaus erwägenswert. Dies um so mehr, als mit dem Wachsen der Größe der Schiffsgefäße und der zunehmenden Massenhaftigkeit der Transport- und Umschlagsmengen ein Ausbau und eine Ergänzung der Häfen, der Liegeplätze, der Lagerhäuser und Umschlagseinrichtungen erforderlich wird. Das erfordert erhebliche Mittel, damit die Gesamtleistungsfähigkeit des Hafens gestärkt wird. Es wird sich dann herausstellen, daß auch bei den Binnenhäfen eine gewisse Spezialisierung des Güterumschlags tunlich ist, zumal unter dem Gesichtspunkt der Kostenaufbringung zur rechten Zeit und am rechten Platz.

Über allen Bestrebungen sollte als Leitsatz stehen, daß nicht dasjenige Verkehrsmittel den Vorzug verdient, das die billigsten Tarife anpreist, sondern dasjenige, das nachgewiesen die kostengünstigsten Leistungen verbürgt.

¹¹⁾ So haben die kommunalen niederrheinischen Häfen von Bonn rheinabwärts bis Emmerich eine solche Tarifgemeinschaft abgeschlossen. Im Bereich der westdeutschen Kanäle gibt es ebenfalls eine Tarif- und Arbeitsgemeinschaft der Kanalhäfen.

Das Zusammentreffen von Unfallursachen — ein Problem der Unfallzählung, der Unfallstatistik, des kriminellen Tatgehaltes und der Unfallverhütung

Von Amtsgerichtsrat Richard Th. Lienen, Köln

Die immer weiter ansteigende Zahl der Verkehrsunfälle ist zu einem der brennendsten Probleme unserer Zeit geworden. Ihre Bekämpfung setzt in vorderster Linie das Erkennen der Unfallursachen nach ihrer zahlenmäßigen Bedeutung und ihrem Gewicht voraus. Dazu ist aber eine aussagefähige Unfallstatistik erforderlich, die über alle Fragen Auskunft geben kann, die mit diesen Problemen zusammenhängen.

Ob die Statistik, so wie sie jetzt geführt wird, diesen Anforderungen entspricht, erscheint aber zweifelhaft. Berufen sich doch heute alle, die mit der Unfallbekämpfung amtlich oder privat befaßt sind, auf sie, angefangen vom Gesetzgeber bis zum Privatmann, und zwar oft zur Begründung der widersprechendsten Forderungen.

So ist denn auch verständlich, daß an der Unfallstatistik in ihrer heutigen Form vielfach Kritik geübt wird. Von berufener Seite haben aus der Schau des Statistikers heraus der Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Köln, Dr. Lorenz Fischer,¹⁾ und Dr. Asemann vom Statistischen Amt der Stadt Frankfurt am Main²⁾ die kritische Sonde angelegt. Es ist das Verdienst Fischers, in der genannten Arbeit auf die Bedeutung des Zusammenwirkens mehrerer Unfallursachen hingewiesen zu haben.

Dies ist um so wichtiger, als man vielfach bei der Bezugnahme auf die Statistik durch Berufene und Unberufene den Eindruck hat, als ob grundsätzlich jedem Unfall nur eine Ursache zugeordnet wäre. Dieser Eindruck verstärkt sich noch, wenn man berücksichtigt, daß beispielsweise im Lande Nordrhein-Westfalen im 2. Quartal des Jahres 1955 im Gesamtdurchschnitt auf je einen Unfall nur 1,3 Ursachen³⁾ erscheinen.

Wer als Verkehrsrichter ständig mit der Bearbeitung von Verkehrsunfällen befaßt ist, kommt jedoch auf Grund seiner Erfahrungen zu dem Eindruck, daß der Unfall mit mehreren Ursachenkomponenten durchaus der Normalfall ist. Es erscheint daher angebracht, auch aus der Schau des Richters zu diesem Problem Stellung zu nehmen.

¹⁾ Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen in Köln 1953 nach ihren auslösenden Ursachen.
²⁾ Aktuelle Probleme der Straßenverkehrs-Unfallstatistik, Referat auf der Statistikertagung in Augsburg im August 1955.

³⁾ Diese und die übrigen in dieser Arbeit verwerteten statistischen Angaben sind, soweit nicht anders angegeben, entnommen aus „Statistische Informationen“, herausgegeben vom Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen, Reihe B 3/5, Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen, 2. Vierteljahr 1955.

sibilität der Entscheidung an. Unter diesem Blickwinkel betrachtet dürfte das Ergebnis des erwähnten Duisburger Berichts an Wert verlieren.

Von der Bedeutung des gerichtlichen Strafverfahrens für die Unfallursachenforschung wird an späterer Stelle noch zu sprechen sein.

Ein Nachteil der Meldeblätter besteht weiterhin darin, daß sie nur die „unmittelbaren“ Ursachen enthalten, das sind also die Endglieder der Kausalketten, die — wie bereits erwähnt — oft durchaus zufälliger Natur sind, während die tieferen und für die Unfallverhütung viel wichtigeren Ursachen unerkannt bleiben und infolgedessen statistisch nicht erfaßt werden. Hierzu gehören vor allem Charaktereigenschaften, stimmungsmäßige Belastungen (Sorgen, Ärger, Freude usw.), aber auch gesundheitliche Faktoren, die nicht ohne weiteres erkennbar sind. Auch diese Ursachen kommen häufig in der Gerichtsverhandlung zur Sprache.

Darüber hinaus fehlen den Meldeblättern aber auch einige für die Ursachenforschung wichtige Angaben, die von dem aufnehmenden Polizeibeamten ohne große Schwierigkeiten festzustellen sind.

Hierzu gehört zunächst einmal die Dauer der Fahrpraxis unfallbeteiligter Kraftfahrzeugführer. In den nach dem amtlichen Vordruck gefertigten Unfallanzeigen finden sich bei Inhabern von Ersatzführerscheinen peinlich genaue Angaben über ausstellende Behörde, Ausstellungsdatum und Listenummer des Ersatzführerscheins, aber keinerlei Angaben darüber, von wann der frühere Führerschein war, obwohl dies häufig im Ersatzführerschein eingetragen ist. Für die Beurteilung im Strafverfahren wie für die Ursachenforschung wäre dies aber viel wichtiger als die Daten des Ersatzführerscheins.

Weiter fehlt in den Meldeblättern die verkehrssoziologische Einteilung der Unfallbeteiligten mit der Unterscheidung nach reinen Berufsfahrern — Berufsfahrern mit Nebenaufgaben (z. B. Verkaufsfahrer) — Angehörigen anderer Berufe, die zur beruflichen Ortsveränderung selbst fahren (selbständige Geschäftsleute, leitende Persönlichkeiten des Wirtschaftslebens, Aerzte, Rechtsanwälte usw.) — reinen „Herrenfahrern“. Diese Einteilung hat keineswegs nur theoretische Bedeutung. Für die Konzentration auf das Verkehrsgeschehen und damit für die Unfallgefährdung macht es einen erheblichen Unterschied, ob ein Fahrzeugführer lediglich die Aufgaben hat, seine Wageninsassen oder die ihm anvertrauten Güter wohlbehalten ans Ziel zu bringen und dort den neuen Fahrauftrag abzuwarten, oder ob etwa die Ablieferung dieser Güter, die Abrechnung mit dem Kunden und die Entgegennahme neuer Aufträge noch damit verbunden ist. Noch mehr leidet die Konzentration bei ausgesprochenen Geistesarbeitern, die das Kraftfahrzeug zum schnellen Erreichen des Zieles benutzen, ohne sich jedoch eines Chauffeurs zu bedienen. Oft klingt bei ihnen noch die soeben beendete Verhandlung stark nach oder die im Anschluß an die Fahrt vorgesehene Besprechung wirft ihre Schatten voraus. Damit wird aber die Aufmerksamkeit auf den Verkehrsablauf so stark überlagert, daß schon eine an sich geringfügige weitere Ursachenkomponente genügt, um einen schweren Unfall herbeizuführen. In mehrjähriger Tätigkeit als Verkehrsrichter hat der Verfasser den — allerdings statistisch nicht überprüften — Eindruck bekommen, daß sich aus diesem Personenkreis der größte Teil der von ihm abgeurteilten Angeklagten rekrutierte. Es erscheint daher eine statistische Nachprüfung wichtig, wobei allerdings damit Erhebungen verbunden sein müßten über das zahlenmäßige Verhältnis der einzelnen verkehrssoziologischen Gruppen und das Verhältnis ihrer kilometrischen Fahrleistungen zueinander.

Das Meldeblatt enthält außerdem keine Angaben darüber, ob die Unfallbeteiligten ortskundig waren oder nicht. Auch dieser Gesichtspunkt ist nicht nur für den Strafrichter zur Beurteilung von Schuld und Strafmaß wichtig, sondern auch für die Unfallursachenforschung. So könnte zum Beispiel ein krasses zahlenmäßiges Ueberwiegen der Ortsfremden gegenüber den Einheimischen an einer bestimmten Unfallstelle auf örtliche Verhältnisse hinweisen, die, dem Ortskundigen — auch den örtlichen Behörden — unbewußt, bestimmte Unfallgefahren in sich bergen.

Schließlich fehlt den Meldeblättern auch eine Spalte „Verhalten dritter Personen“. So kann als Ursache, vielleicht sogar als ausschlaggebende Komponente das Verhalten eines Wageninsassen eine Rolle spielen, der durch eine plötzliche Körperbewegung die Sicht behindert oder den Fahrer durch eine zur Unzeit gestellte Frage in der Aufmerksamkeit ablenkt. Hierhin gehören auch Verkehrsteilnehmer, die nicht unmittelbar in den Unfall verwickelt sind. Man denke zum Beispiel an den Fußgänger, der durch unzeitiges Betreten der Fahrbahn einen Motorradfahrer zu einer Ausweichbewegung veranlaßt und dadurch dessen Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden oder überholenden Fahrzeug verschuldet, ohne daß ihm selbst dabei etwas zustößt. Er wird sich selbst immer als unbeteiligten Dritten ansehen, obwohl er durch sein Verhalten den Unfall ausgelöst hat.

2. Zeigen schon die Meldeblätter in ihrer Ausgestaltung Mängel, so kommen die Fehler hinzu, die bei ihrer Ausfüllung gemacht werden.

An erster Stelle steht hier die weithin zu beobachtende Neigung, nur die augenfälligste und am leichtesten zu erkennende Ursache anzugeben. Fischer hat a. a. O. bereits darauf hingewiesen und vermutet, daß auch nicht nur bei dem von ihm festgestellten Drittel, sondern auch bei den übrigen zwei Dritteln der Unfälle, bei denen die Polizei nur eine Ursache vermerkt hat, weitere Ursachen mitgespielt und vielleicht sogar die Hauptquelle gebildet haben. Für das Bestreben, jeweils nur eine Ursache anzugeben, hat er den treffenden Ausdruck „Ursachenmonismus“ geprägt. Ein Grund für diesen Ursachenmonismus ist wohl in der Anziehungskraft zu sehen, die der Katalog benannter Ursachen für den ausfüllenden Beamten darstellt. Sobald er in seinem Meldeblatt eine Spalte gefunden hat, in der er den betreffenden Unfall unterbringen kann, hält er seine Aufgabe für erfüllt. Dabei wird er, worauf Krebs a. a. O. hinweist, bestrebt sein, denjenigen Tatbestand auszuwählen, der sich am leichtesten beweisen oder am schwersten widerlegen läßt, um mit seiner Anzeige vor Gericht bestehen zu können.

Gewiß werden nicht alle Polizeibeamte dieser Versuchung zum Opfer fallen. Je besser sie ausgebildet und je mehr sie auf dieses Arbeitsgebiet spezialisiert sind, einen um so geschulteren Blick werden sie auch für das Zusammentreffen mehrerer Unfallursachen haben. Es erscheint daher auch im Hinblick auf die Unfallursachenforschung und deren Wichtigkeit für die Unfallverhütung notwendig, in möglichst großem Umfange die Unfallaufklärung in die Hände besonderer Verkehrsunfallkommandos zu legen. Eine Uebertragung dieser Aufgaben auf die allgemeinen Polizeiviertel erscheint daher unter diesem Gesichtspunkt unzulässig, wenn nicht sogar schädlich. Die Aufgaben der allgemeinen Polizei sind so umfangreich und vielseitig, daß man von dieser nicht auch noch die hier erforderlichen Spezialkenntnisse fordern kann. Besonders schwierig sind in dieser Hinsicht die Verhältnisse in ländlichen Bezirken. Hier werden sich

mangels entsprechender Verkehrserfahrung, besonders in abgelegenen Gegenden, unbewußt und ungewollt auch subjektive Auffassungen etwa hinsichtlich der Geschwindigkeit einschleichen.

Besondere Beachtung verdient aber in diesem Zusammenhang der Umstand, daß selbst in großen Städten erhebliche Unterschiede in der Ausfüllung der Meldeblätter bestehen. So weist Asemann a. a. O. darauf hin, daß im Jahre 1954 die übermäßige Geschwindigkeit als Unfallursache in Frankfurt/Main in 264 Fällen registriert wurde, in München aber in 2082 Fällen, also fast 8 mal so häufig wie in Frankfurt, obwohl die Gesamtunfallziffer in München nur um ein Drittel über der von Frankfurt liegt.

Ein ähnliches Beispiel bietet die Unfallstatistik des 2. Quartals 1955 für Nordrhein-Westfalen. Während in Düsseldorf die Unfallursache „Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung“ 12 % der beim Fahrzeugführer festgestellten Ursachen beträgt, tritt sie in Köln nur in 1,96 % dieser Ursachengruppe in Erscheinung bei einem Landesdurchschnitt von 2,55 %.⁷⁾ Die entsprechenden Zahlen für die Ursache „Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen“ betragen in Düsseldorf 4,15 %, in Köln 1,52 %, Landesdurchschnitt 2,55 %.⁷⁾ In beiden Fällen steht dabei Köln an zweiter Stelle aller kreisfreien Städte des Landes. Es ist wohl kaum anzunehmen, daß die Bewohner der Landeshauptstadt Düsseldorf im Vergleich zur Kölner Bevölkerung um soviel weniger Achtung vor der Verkehrspolizei haben.

Ein weiteres Anzeichen für die unterschiedliche Handhabung ergibt sich daraus, daß in dem genannten Zeitraum Düsseldorf im Gesamtdurchschnitt aller Unfälle auf einen Unfall 1,7 Ursachen statistisch ermittelt hat, Köln dagegen nur 1,2 bei einem Landesdurchschnitt von 1,3.⁷⁾

3. Auf verschiedene Mängel und Schwierigkeiten in der Auswertung der statistischen Unterlagen hat Asemann a. a. O. bereits ausführlich hingewiesen.

Die Schwierigkeiten beginnen nach ihm bereits mit dem Unfallbegriff, der außerordentlich weit dehnbar ist und von der geringfügig verbogenen Stoßstange bis zum Totalverlust des Fahrzeugs, von der Hautabschürfung bis zum Verlust des Lebens reicht. Von einer Homogenität statistischer Massen kann daher wohl kaum mehr die Rede sein. Insbesondere aber sind Vergleiche mit ausländischen Statistiken dadurch erschwert, daß die Erhebungseinheiten von Land zu Land verschieden sind. Eine internationale Regelung ist bisher noch nicht möglich gewesen.

Eine weitere Schwierigkeit liegt, wie Asemann a. a. O. ausführt, darin, daß es für die relative Unfallhäufigkeit keine brauchbare Bezugsgröße gibt. Weder der Vergleich mit der Einwohnerzahl noch der mit dem vorhandenen Kraftfahrzeugbestand führt zu befriedigenden Ergebnissen, da immer noch eine Reihe von Faktoren unberücksichtigt bleiben. Auch die Gesamtfahrleistung der Fahrzeuge ist keine brauchbare Bezugsgröße, da sie statistisch nicht einwandfrei ermittelt werden kann. Asemann a. a. O. weist in diesem Zusammenhang auf den Versuch hin, den der Leiter des Statistischen Amtes der Stadt Amsterdam, Professor de Wolff, unternommen hat, den Treibstoffverbrauch einer Stadt als Ersatz für die unbekannte Fahrleistung zu benutzen. Auch daraus wird aber bei der

⁷⁾ Vom Verfasser aus den Zahlen des Statistischen Landesamtes a. a. O. errechnet.

unhomogenen Fahrzeugzusammensetzung in Deutschland keine brauchbare Größe gewonnen.

Besondere Schwierigkeiten bereiten nach Asemann a. a. O. örtliche oder regionale Vergleiche, da die unterschiedlichen sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten zu entsprechenden Unterschieden in der Verkehrsstruktur führen und die einzelnen Fahrzeugarten unterschiedlich an den Unfällen beteiligt sind. Er weist dabei auf die Beispiele von Düsseldorf und Duisburg mit ihren 87 bzw. 130 Verkehrstoten auf 1000 Kraftfahrzeuge in einem Jahr, wobei er hervorhebt, daß Duisburg einen um rund 60% größeren Anteil an Kraffträdern gegenüber Düsseldorf besitzt und diese besonders unfallgefährdet sind.

Ein Mangel in der Auswertung läßt sich aber anhand der heute benutzten Meldeblätter beheben. Diese Meldeblätter enthalten nämlich neben den Angaben der Unfallursachen auch Spalten über die Unfallfolgen mit der Unterteilung: Getötete, Verletzte — hier wieder unterteilt in solche, die einer stationären Behandlung zugeführt wurden und sonstige —, Sachschäden bis zu 200,— DM und über 200,— DM. Es ließe sich also statistisch ermitteln, welche Ursachen bei den verschiedenen Kategorien von Unfallfolgen eine Rolle gespielt haben. Es wäre denkbar, daß dadurch schon wertvolle Erkenntnisse gewonnen würden. Eine solche Erkenntnis ist aber deshalb von Bedeutung, weil das Hauptproblem der Unfallverhütung der Kampf gegen die schweren Unfälle ist, während die Ursachen der Bagatellschäden demgegenüber kein besonderes Interesse beanspruchen können.⁸⁾

Soweit jetzt schon die Meldeblätter mehrere Unfallursachen angeben, fehlt es an einer Auswertung dahingehend, inwieweit bestimmte Ursachen besonders häufig zusammentreffen, so daß man von typischen Kombinationen sprechen könnte, und inwieweit solche Kombinationen für ganz bestimmte Unfallarten typisch sind.

4. Angesichts der aufgezeigten Mängel der Unfallstatistik in der Gestaltung der Meldeblätter, ihrer Ausfüllung und ihrer Auswertung ergibt sich die Frage, wie diese Mängel behoben werden können.

Für einen Teil von ihnen ergibt sich der Weg zu ihrer Behebung ohne weiteres schon daraus, daß sie erkannt sind. Dies gilt zum Beispiel für das Fehlen wichtiger Punkte in den Meldeblättern, für die entsprechende Schulung der Polizeibeamten und für die Schaffung einheitlicher Ausfüllungsrichtlinien durch die Ministerien. Mit anderen Mängeln, vor allen den von Asemann aufgezeigten, wird man sich mehr oder weniger abfinden müssen.

Ein Problem erscheint aber in diesem Zusammenhange erwägenswert. Und das ist die Führung eines zusätzlichen Meldeblattes durch den Richter.

Mehrere Gründe sprechen für diesen Vorschlag.

Zunächst einmal bietet die Hauptverhandlung die Möglichkeit, die Unfallursachen im Wege der Beweisaufnahme gründlicher zu klären und damit nicht nur die Unfallursachen festzustellen, die prima facie in die Augen springen und als vorläufige Ursachen in das Meldeblatt eingegangen sind. Hierzu gehören vor allem auch die tieferen Ursachen wie mangelnde Fahrpraxis, Konzentrationsfehler, charakterliche Mängel usw. Diese tieferen Ursachen sind oft nicht in der Schuld-

⁸⁾ So auch Krebs a. a. O.

feststellung, sondern in den Strafzumessungsgründen enthalten. Auch freisprechende Urteile setzen sich häufig mit den verschiedenen Möglichkeiten auseinander, die zu dem Unfall geführt haben und tragen daher ebenfalls zur Klärung der Unfallursachen bei.

Man könnte nun an sich die Auswertung der Gerichtsurteile — sämtlicher oder eines repräsentativen Querschnitts — den Statistikern überlassen. Wenn hier trotzdem der Einschaltung des Richters das Wort geredet wird, dann deshalb, weil in der Hauptverhandlung vielfach Gesichtspunkte erörtert werden, die nicht unbedingt in den schriftlichen Urteilsgründen ihren Niederschlag zu finden brauchen. Das ist vor allem dann der Fall, wenn ein erstinstanzliches Urteil durch Rechtsmittelverzicht sofort rechtskräftig geworden ist und gemäß § 267 Abs. 4 StPO die Urteilsgründe nur die erwiesenen Tatbestandsmerkmale und das zur Anwendung gebrachte Strafgesetz zu enthalten brauchen. Die Urteilsgründe sagen dann für den Statistiker, der nachträglich die Akten bearbeitet, nichts Wesentliches aus, während der Richter auf Grund der Hauptverhandlung wichtige Erkenntnisse über die Ursachenzusammenhänge gewonnen hat. Hat ein Richter die Fähigkeit, viele der bei ihm anhängigen Sachen sofort rechtskräftig zu entscheiden, so geht dem Statistiker wertvolles Material in größerem Umfange verloren.

Allerdings wird sich der größte Teil der Richter bei der nun einmal gegebenen arbeitsmäßigen Belastung gegen diese zusätzliche Mehrarbeit mit Recht wehren. So sehr groß dürfte aber diese Mehrbelastung nicht sein, wenn sie nur darin besteht, beim Absetzen der schriftlichen Urteilsgründe jeweils in einem Vordruck einige Spalten anzukreuzen. Auch würde diese Mehrarbeit bestimmt in Kauf genommen werden, wenn die von Richtern und Polizei gleichermaßen erstrebte Wiedereinführung der polizeilichen Strafverfügung eine Entlastung des Richters von Bagatellsachen bringen würde. Eine weitere Entlastung wäre dadurch möglich, daß eine Reihe von Uebertretungen der StVO und insbesondere der StVZO, denen kein Gefährdungscharakter innewohnt, ihres strafrechtlichen Gehalts entkleidet und als Ordnungswidrigkeiten dem Verwaltungsverfahren unterstellt würden.

Eine weitere Voraussetzung für die vorgeschlagene Maßnahme ist der fachlich entsprechend vorgeschulte Richter. Die Bearbeitung von Verkehrssachen ganz allgemein erfordert wegen ihrer besonderen Eigenart — Einfühlungsvermögen in Verkehrsvorgänge, technisches Verständnis, Erkennen der Gefährlichkeit bestimmter Verhaltensweisen im Verkehr — eine nicht unerhebliche Einarbeitungszeit und Erfahrung. Eine Mitarbeit an der Unfallstatistik, und wenn sie nur im Ausfüllen von Meldeblättern besteht, erfordert diese Eigenschaften in mindestens demselben Maße. Es wäre daher wünschenswert, wenn sich die Justizverwaltungen entschließen könnten, in geeigneter Weise dafür Sorge zu treffen, daß befähigte Verkehrsrichter langfristig in ihrer Tätigkeit belassen und nicht aus dem in diesem Falle wohl veralteten Gedanken heraus, daß jeder Richter unbedingt ein „all round man“ sein müsse, schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit in ein anderes Arbeitsgebiet versetzt werden.

Technisch wäre so vorzugehen, daß jedes polizeiliche Meldeblatt eine bestimmte Kennnummer erhält, die aktenkundig gemacht wird. Das vom Richter auszufüllende Meldeblatt, das lediglich Spalten über die Unfallursachen enthält, die aber ihrem Inhalt nach über die des polizeilichen Meldeblattes hinausgehen, erhält dann die gleiche Kennnummer. Beim Absetzen des Urteils kreuzt der Richter die ent-

sprechenden Spalten an. Nach Rechtskraft leitet das Gericht die Meldeblätter, evtl. monatlich gesammelt, an die statistischen Behörden weiter. Auf Grund der Kennnummern ist es ihnen möglich, die zusammengehörigen polizeilichen und richterlichen Meldeblätter zueinander zu ordnen und auszuwerten.

III.

Daß die Statistik, wenn die vorstehend geschilderten Mängel beseitigt sind und der Richter an ihrem Zustandekommen mitwirkt, für die gesamte Unfallursachenforschung und damit für die Unfallbekämpfung erheblich an Bedeutung gewinnen kann, bedarf wohl keiner weiteren Erörterung.

Sie hat dann aber auch für das Verkehrsstrafrecht als einen Sektor der Unfallbekämpfung eine erhöhte Bedeutung gewonnen.

Auf Grund der heutigen Unfallstatistik ist es noch nicht möglich, die Verkehrsübertretungen eindeutig einzuteilen in solche ohne oder mit geringer oder mit hoher Gefährdung. Es ist nach der heute gegebenen Sachlage vor allem noch nicht erkennbar, wo bei der Verkehrsübertretung die Grenze zwischen menschlichem Versagen und echter Kriminalität liegt. Diese Grenze zu erkennen und sie strafrechtlich zu nutzen, ist aber heute ein echtes Problem des Verkehrsstrafrechts.

Mit diesem Problem hat sich der Gesetzgeber auseinandergesetzt bei der Schaffung des § 315a StGB, vor allem in Abs. 1 Nr. 4. Hier hat er versucht, einzelnen Verkehrsübertretungen kriminellen Charakter dadurch zu geben, daß er sie unter bestimmten Voraussetzungen zu Vergehen erhoben und mit schwererer Strafe bedroht hat. Bei der Auswahl der hierfür in Frage kommenden Verkehrsübertretungen ist er offensichtlich von den bisherigen statistischen Ergebnissen ausgegangen. Es wäre aber durchaus denkbar, daß neue Erkenntnisse auf Grund einer verbesserten Statistik zu einer Erweiterung der Tatbestände des § 315a oder daß diese neuen Erkenntnisse überhaupt zu einer grundlegenden Aenderung des Verkehrsstrafrechts führen könnten.

Daneben greift aber auch der Verkehrsrichter vielfach auf die Ergebnisse der Verkehrsunfallstatistik zurück. Dies gilt vor allem in Fragen der Strafzumessung und der Entziehung der Fahrerlaubnis. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang nur an die vielfach herrschende Praxis, unter Berufung auf die Statistik für Alkoholdelikte im Verkehr grundsätzlich Freiheitsstrafen zu verhängen, die Aussetzung nach § 23 StGB zu versagen und die Fahrerlaubnis zu entziehen. Die Statistik wird auch vielfach dazu herangezogen, in Fällen der Vorfahrtverletzung eine Einstellung wegen Geringfügigkeit nach § 153 StPO entweder von vornherein auszuschließen oder aber seitens der Staatsanwaltschaft die dazu erforderliche Zustimmung zu versagen. Spielt aber die Statistik in der täglichen Praxis des Verkehrsrichters eine solche Rolle, so muß man schon im Hinblick darauf, daß gerade die Strafzumessung für den Angeklagten von ganz erheblicher Bedeutung ist, von ihr auch ein möglichst hohes Maß von Zuverlässigkeit fordern. Dazu gehört aber, daß die Fehlerquellen möglichst ausgeschaltet sind, daß sie weiter aber auch aussagefähig ist über den Grad der verschiedenen Uebertretungen innewohnenden Gefährdungen und das charakteristische Zusammentreffen bestimmter Unfallursachen und ihren Einfluß auf die Schwere der Unfälle.

Zusammenfassend wäre also festzustellen:

Die Statistik muß mehr als bisher die Möglichkeit bieten, neben den unmittelbaren auch die tieferen Unfallursachen sichtbar zu machen und Erkenntnisse darüber zu vermitteln, ob es bestimmte typische Ursachenkombinationen und Zusammenhänge zwischen bestimmten Unfallursachen und der Schwere der Unfälle gibt. Dieser Forderung kann sie heute noch nicht gerecht werden, da sowohl die Meldeblätter wie auch ihrer Ausfüllung und Auswertung noch erhebliche Mängel anhaften. Diese können teilweise durch eine Aenderung der Meldeblätter und ihrer Handhabung ausgeglichen werden, daneben wäre die Einschaltung des Verkehrsrichters zu erwägen. Die durch eine verbesserte Statistik gewonnenen Erkenntnisse wären nicht nur für die Unfallbekämpfung allgemein, sondern auch ganz speziell für das Verkehrsstrafrecht von Wichtigkeit, da sie dem Gesetzgeber und dem Richter wichtige Handhaben gäben.

Tabelle I

bei	kann	in Verbindung mit	führen zu
Fahrbahnverengung unübersichtlicher Stelle Kurve	zu hoher Geschwindigkeit	Unaufmerksamkeit oder schlechter Bremswirkung	Auffahren auf Vordermann oder Abkommen von der Fahrbahn Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug
"	"	Ueberholen trotz Gegenverkehrs	oder Schneiden und Abdrängen des Ueberholten oder Abdrängen des Gegenverkehrs aus der Fahrbahn
Dunkelheit	Fahren mit zu kleinem Licht	zu hoher Geschwindigkeit	Auffahren auf unbeleuchtetes Hindernis, dunkelgekleideten rechtsgehenden Fußgänger Radfahrer ohne Rücklicht
"	"	ungünstiger optischer Linienführung der Fahrbahnränder (vgl. Lossagk, Sinnes-täuschung und Verkehrs-unfall, Dortmund 1953)	Abkommen von der Fahrbahn
"	Ausfallen der Beleuchtung auf einer Seite	—	Täuschung des Gegenverkehrs über Art und Breite des Fahrzeugs, Zusammenstoß
"	Fahren mit zu großem Licht und dadurch bewirkter Blendung des Gegenverkehrs	Weiterfahren des Geblendeten mit unverminderter Geschwindigkeit	Auffahren des Entgegenkommenden wie oben oder Abkommen von der Fahrbahn oder Zusammenstoß mit blendendem Fahrzeug
"	"	Gegenblenden des Entgegenkommenden	wie vor für beide

Zu Tabelle 1

bei	kann	in Verbindung mit	führen zu
Dunkelheit	Halten an geschlossener Bahnschranke oder Hindernis	zu großem Licht	Nichterkennen des Hindernisses oder der Schranke durch Gegenverkehr, Schrankendurchbruch, evtl. Zusammenstoß mit Zug
"	Nässe der Fahrbahn	Wegspiegeln des abgeblendeten Lichtes	zu spätem Erkennen von Hindernissen, Auffahren, Nichterkennen der Fahrbahnränder, Abkommen von der Fahrbahn
schmalem Bürgersteig mit starkem Fußgängerverkehr	plötzliches Heruntertreten eines Fußgängers in die Fahrbahn	—	An- oder Ueberfahren des Fußgängers
"	"	plötzlichem Ausbiegen und scharfem Bremsen	Schleudern
"	"	plötzlichem Ausbiegen	Zusammenstoß mit Fahrzeugen in der zweiten Fahrspur oder mit Gegenverkehr
"	Fahren zu dicht am Bordstein	Gehen zu dicht am Gehwegrand	Streifen des Fußgängers
gelbem Licht der Signalanlage	zu spätes Einfahren in die Kreuzung	zu frühem Einfahren aus der bisher gesperrten Richtung	Zusammenstoß
"	zu jähes Abbremsen	zu geringem Abstand des Hintermannes	Auffahren
Nebel	Nichteinhalten der äußersten rechten Fahrbahnseite	keinem oder Standstatt Abblendlicht	Zusammenstoß mit Gegenverkehr
plötzlichem Temperaturabfall	Beschlagen der Seitenscheiben	—	Sichtbehinderung nach der Seite Kreuzungsunfall
Fahrbahnglätte	scharfes Bremsen	ungleich wirkender Bremse oder ungleichen Reifenprofilen	Schleudern
"	zu hohe Geschwindigkeit	zu geringem Abstand	Auffahren

Tabelle 2

Denkbare Ursachen für Kreuzungsunfälle *)

Mangelnde Kenntnis der Vorfahrtregeln und der Verkehrszeichen
falscher Begriff der Wartepflicht (häufiger Einwand: „Ich hatte abgebremst“)
mangelnde Beherrschung des Fahrzeugs (Nichtbeherrschen der Zwischengas-
technik beim Zurückschalten, deshalb Einfahrt in Kreuzung mit zu großem
Gang und entweder zu hoher Geschwindigkeit oder ungenügender Be-
schleunigung, wenn schnelles Räumen der Kreuzung nötig)

Uebersehen der Vorfahrtzeichen **) und Lichtsignale durch
ungünstige Aufstellung
schlechte Anleuchtung
lichttechnische Gegebenheiten (Lichtreklame, evtl. in verwandten Farben,
s. hierzu Lossagk, Sinnestäuschung und Verkehrsunfall)

Sichtbehinderung innerhalb des Wagens durch
Körperhaltung des Beifahrers, mitgeführte Gegenstände, Beschlagen
der Scheiben

Sichtbehinderung auf Verkehrszeichen durch überholtes oder vor dem
Verkehrszeichen parkendes Fahrzeug

Ablenkung durch Vorgänge auf der Fahrbahn
Ablenkung durch Vorgänge im Fahrzeug
Konzentrationsmängel

Schätzungsfehler hinsichtlich der beiderseitigen Geschwindigkeiten
Leichtsinn (stille Seitenstraßen, verkehrsschwache Tageszeit: „Es kommt ja
keiner“)

bewußtes Daraufankommenlassen
Rücksichtslosigkeit

Fahren auf gelbes Licht der Signalanlage (zu spätes Einfahren des einen, zu frühes
des anderen in die Kreuzung)

Kurvenschneiden des Vorfahrtberechtigten
zu plötzlichem Abbiegen (zu spätes Richtungszeichen, zu spätes Einordnen)

Falschparker (10-m-Grenze), der
Sicht in die andere Straße behindert oder andere Verkehrsteilnehmer zwingt,
an der Kreuzung die linke Fahrbahnseite zu benutzen

Fußgänger, der sich erst umsieht, wenn er bereits die Fahrbahn betreten hat, dann
darin stehen bleibt und Kraftfahrer auf die linke Fahrbahnseite zwingt.

*) Im 2. Quartal 1955 in Nordrhein-Westfalen 36 % aller Unfälle.

**) Im 2. Quartal 1955 haben sich in Nordrhein-Westfalen 78,3 % aller innerörtlichen und 84,4 %
aller außerörtlichen Kreuzungsunfälle auf Kreuzungen bevorrechtigter mit nichtbevorrechtigten
Straßen und nur 21,7 % bzw. 15,6 % auf Kreuzungen gleichberechtigter Straßen ereignet.

Prozentsätze in beiden Fußnoten vom Verfasser aus dem Material der „Statistischen Informationen“
a. a. O. errechnet.

Aenderungsvorschläge zu dem von der Polizei auszufüllenden Meldeblatt
eines Straßenverkehrsunfalls.

In Abschnitt E hinter 3. b) anfügen:

4. Fahrpraxis:
 - a) Erster Erwerb eines Führerscheins vor Jahren
 - b) Fahrpraxis seitdem ununterbrochen — mit größeren Unterbrechungen
 - c) Jährliche Fahrleistung km
5. Beteiligte Fahrzeugführer — nicht — ortskundig
6. Verkehrssoziologische Einordnung der Fahrzeugführer:
 - a) Reiner Berufsfahrer
 - b) Berufsfahrer mit Nebenaufgaben (selbständiger Transportunternehmer,
Verkaufsfahrer)
 - c) Angehöriger anderer Berufe, der zur Ausübung seines Berufes das Fahr-
zeug benutzt und selbst fährt (z. B. Aerzte, Kaufleute, Beamte, Angestellte,
Rechtsanwälte)
 - d) Reiner Privatfahrer

In Abschnitt F folgende Einschaltungen:

In I hinter Ziff. 6 einfügen:

6a. Falscher Gebrauch der Signaleinrichtungen (Winker, Hupe)

Hinter Ziff. 9 einfügen:

9a. Sonstige Verstöße gegen Beleuchtungsvorschriften (zu kleines Licht bei Nebel,
einseitige Beleuchtung, falsche Einstellung der Scheinwerfer)

Unter II bei den im Meldeblatt enthaltenen Ursachen rechts drei senkrechte
Spalten anfügen für Angaben:

1. Konstruktionsmängel und Materialfehler,
2. Nicht erkennbare Verschleißerscheinungen und plötzlich aufgetretene
Defekte,
3. Erkennbare Verschleißerscheinungen, Wartungsfehler.

Es wäre dann jeweils bei der angegebenen Ursache in einer der vorhandenen und
in einer der obigen Spalten anzukreuzen.

Hinter Ziff. 9 als neue Ziff. 10 (bisherige Ziff. 10 wird Ziff. 11) einfügen:

10. Zahl, Anbringungsart und Sichtmöglichkeit der Rückspiegel.

Die bisherigen Abschnitte III—VI werden IV—VII, als neuer Abschnitt III
eingefügt:

III. Verhalten dritter Personen:

1. Mitfahrer:
 - a) Ablenkung durch Gespräche, Fragen usw.
 - b) Sichtbehinderung durch plötzlich geänderte Körperhaltung,
 - c) Eingriffe in die Bedienung des Fahrzeuges,
 - d) bei Zweiradfahrzeugen: plötzliche Gewichtsverlagerung.
2. Verhalten nicht unmittelbar am Unfall beteiligter Verkehrsteilnehmer.

In III alt = IV neu hinter Ziff. 6 einfügen:

7. zu dichtes Gehen oder Stehen auf dem Bordstein
 8. plötzliches Heruntertreten in die Fahrbahn
- die bisherige Ziffer 7 wird Ziffer 9.

In IV alt = V neu erhält die Ziff. 2 folgende Fassung:

2. Art der Fahrbahndecke:
 - a) Beton
 - b) Rauhasphalt
 - c) Rutschasphalt
 - d) Basaltpflaster
 - e) sonstiges Steinpflaster

Die bisherigen Ziffern 2 und 3 werden 3 und 4. Dahinter neue Ziffer 5:

5. Fahrbahnwölbung und Kurvenüberhöhung:

- a) Fahrbahn gewölbt
- b) Kurve — nicht — falsch — ungenügend — überhöht

Bisherige Ziff. 4 wird Ziff. 6, bisherige Ziff. 5 erhält als Ziff. 7 folgende Fassung:

7. Beschilderung:

- a) unzureichend
- b) unvollständig (z. B. positives Vorfahrtzeichen vorhanden, negatives fehlt)
- c) beschmutzt, verschneit, beschädigt
- d) lichttechnisch falsch angebracht

Die bisherigen Ziffern 6 und 7 werden 8 und 9.

Entwurf eines vom Richter nach Abschluß des Verfahrens auszufüllenden
Meldeblattes.

A) Im Urteil festgestellte unmittelbare Ursachen:
(enthält dieselben Spalten wie das berichtigte polizeiliche Meldeblatt in A, B¹ schnitt F).

B) Festgestellte tiefere Ursachen:

I. Körperliche Mängel:

1. Mängel der Sinnesfunktionen
2. Arm- und Beinamputierte
3. Beeinträchtigung durch Krankheit
4. Uebermüdung

II. Fertigkeiten:

1. Geringe Fahrpraxis
2. Mangelnde Beherrschung des Fahrzeugs und seiner Bedienungsvorrichtungen
3. Mangelnde Beherrschung der Verkehrslage
4. Ungenügende oder falsche Kenntnis der Verkehrsvorschriften
5. Mangelnde Verkehrsintelligenz

III. Konzentrationsfehler:

1. Ungenügende Streuung der Konzentration
2. Ablenkung durch
 - a) private Ursachen (Sorgen, Aerger, Freude)
 - b) berufliche und geschäftliche Ursachen
 - c) Vorgänge im Fahrzeug (Verhalten der Mitfahrer, Ladung)
 - d) vermutete oder festgestellte Störungen am Fahrzeug
 - e) Geschehen außerhalb des Fahrzeugs
3. Gesundheitsbedingte Konzentrationsmängel

IV. Charakterbedingte Ursachen:

1. Unachtsamkeit und menschliches Versagen
2. Gedankenlosigkeit
3. Leichtsinne
4. Alkoholeinfluß
5. Rücksichtslosigkeit

V. Reaktionsmängel:

1. angeborene
2. gesundheitlich bedingte
3. alkoholbedingte