

Ulrich Eisenberg · Claudius Ohder · Karl Bruckmeier

Verkehrsunfallflucht

Verkehrsunfallflucht

Eine empirische Untersuchung zu Reformmöglichkeiten

von

Ulrich Eisenberg · Claudius Ohder · Karl Bruckmeier



1989

Walter de Gruyter · Berlin · New York

Dr. jur. *Ulrich Eisenberg*
o. Professor im Institut für Strafrecht und Strafverfahrensrecht
der Freien Universität Berlin

Claudius Ohder und Dr. phil. *Karl Bruckmeier*
Wissenschaftliche Mitarbeiter am Fachbereich Rechtswissenschaft
an der Freien Universität Berlin

CIP-Titelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Eisenberg, Ulrich:
Verkehrsunfallflucht :
eine empirische Untersuchung zu Reformmöglichkeiten /
von Ulrich Eisenberg ; Claudius Ohder ; Karl Bruckmeier.
– Berlin ; New York : de Gruyter, 1989
ISBN 3-11-012115-8
NE: Ohder, Claudius;; Bruckmeier, Karl:

©
Copyright 1989 by
Walter de Gruyter & Co.,
1000 Berlin 30.

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung
sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgend-
einer Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne
schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwen-
dung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet
werden.

Printed in Germany.
Satz: Knipp, Wetter
Druck: Saladruck, Berlin
Bindarbeiten: Dieter Mikolai, Berlin

Inhalt

I.	Fragestellung und Methoden der Untersuchung	11
1.	Operationalisierung der Fragestellung	11
1.1.	Suche und Bewertung von Möglichkeiten zur Herabsetzung der Fluchtrate	11
1.2.	Strategien der Zielerreichung	12
1.3.	Grenzen formaler Methoden	13
1.4.	Charakterisierung nicht-formaler Methoden	14
1.5.	»Verkehrsunfallflucht« als sozial konstituiertes Phänomen	16
2.	Die Untersuchungsteile	17
2.1.	Erschließung vorhandener Wissensbestände	19
2.2.	Befragung von Personen des Handlungsfeldes »Unfallflucht«	19
2.3.	Befragung von Experten	22
4.	Untersuchung der Situation in den Niederlanden und im Vereinigten Königreich	23
II.	Der kriminologische Wissensstand	25
1.	Systematische Mängel des vorhandenen statistischen Materials	26
2.	Quantitative Konturen des Delikts Unfallflucht	30
3.	Ergebnisse kriminologischer Untersuchungen	36
3.1.	Strukturmerkmale des Unfallgeschehens	37
3.2.	Tätermerkmale	42
4.	Systematisierung empirischer Befunde in »Motivgruppen«	53
5.	Bewertung	56
III.	Diskussion in der Fachöffentlichkeit um die Reform des § 142 StGB	61
1.	Die Reform des § 142 StGB von 1975	61
1.1.	Die Reformdiskussion	62
1.2.	Die Reform und ihre Begründung	66

1.3.	Bewertung der Reformen von 1975	69
2.	Die gegenwärtige Diskussion	72
2.1.	Beurteilung des § 142 StGB in seiner gegenwärtigen Formulierung und Anwendung durch die Fachöffentlichkeit	73
2.2.	Die Vorschläge der Fachöffentlichkeit zur Reform des § 142 StGB und seiner Anwendung	78
3.	Bewertung	93
IV.	Befragungen	97
1.	Befragung von Organisationen und Institutionen ..	97
1.1.	Durchführung der Befragung	97
1.2.	Darstellung der Ergebnisse	98
1.3.	Bewertung der Befragungsergebnisse	108
2.	Befragung von nach § 142 StGB verurteilten Personen	109
2.1.	Ausmaß des Delikts »Unfallflucht« in den Untersuchungsregionen	109
2.2.	Methodische Vorbemerkungen	111
2.3.	Darstellung der Ergebnisse	113
3.	Befragung von Geschädigten	119
3.1.	Methodische Vorbemerkungen	119
3.2.	Darstellung der Ergebnisse	121
3.3.	Bewertung der Ergebnisse der Befragungen von Verurteilten und Geschädigten	127
4.	Befragung von Polizeibeamten	130
4.1.	Methodische Vorbemerkungen	130
4.2.	Darstellung der Ergebnisse	132
5.	Befragung von Anklagevertretern, Richtern und Verteidigern	148
5.1.	Methodische Vorbemerkungen	148
5.2.	Darstellung der Ergebnisse der Befragung von Staats- und Anwälten	150
5.3.	Darstellung der Ergebnisse der Befragung von Richtern	162
5.4.	Darstellung der Ergebnisse der Befragung von Verteidigern	168

5.5.	Bewertung der Ergebnisse der Befragungen von Polizeibeamten, Anklagevertretern, Richtern und Verteidigern	173
6.	Befragung von Experten	179
6.1.	Die Befragungsmethode	179
6.2.	Durchführung der Befragung	182
6.3.	Die erste Befragungsrunde	183
6.4.	Die zweite Befragungsrunde	185
6.5.	Bewertung der Expertenbefragung	191
7.	Verkehrsunfallflucht im Vergleich: die Situation im Vereinigten Königreich in den Niederlanden	193
7.1.	Die Situation im Vereinigten Königreich	194
7.2.	Die Situation in den Niederlanden	201
7.3.	Bewertung der britischen und niederländischen Regelungen	209
V.	Möglichkeiten zur Senkung der Zahl von Verstößen gegen § 142 StGB und deren Bewertung	211
1.	Abschätzung des möglichen Effektes von Reformmaßnahmen	211
1.1.	Verkehrsunfallflucht als Ergebnis des Zusammentreffens verschiedener Faktoren	211
1.2.	Allgemeine Strategien zur Senkung der Fluchtrate und deren Abschätzung	213
2.	Mögliche Reformmaßnahmen und Kriterien zu deren Bewertung	216
2.1.	Aufstellung und Systematisierung von Maßnahmen zur Senkung der Fluchtrate nach Sachschadensfällen	216
2.2.	Kriterien der Bewertung von Maßnahmen zur Senkung der Fluchtrate	220
3.	Bewertung des Lösungsvorschlags: Straffreiheit durch »tätige Reue«	222
3.1.	Allgemeine Bewertung	222
3.2.	Spezifische Bewertung	224
	Anhang	229

Vorwort

Ausgangspunkt der vorliegenden Untersuchung ist die Feststellung anhaltend hoher oder steigender Zahlen von Verstößen gegen § 142 StGB. Die Neuregelung dieser Vorschrift im Jahr 1975 hat zu keiner spürbaren Verbesserung der Situation geführt. Dies drückt sich in einer anhaltenden Diskussion um eine Reform des § 142 StGB aus. Hierbei fällt allerdings auf, daß die Zahl empirischer kriminologischer bzw. rechtstatsächlicher Untersuchungen des Phänomens Unfallflucht gegenüber derjenigen juristischer und kriminalpolitischer Abhandlungen weit zurücksteht.

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist die Suche und Bewertung von Möglichkeiten und Strategien zur Herabsetzung der Zahlen von Verkehrsunfallflucht. Hierzu konnte nur beschränkt auf vorliegende empirische Ergebnisse zurückgegriffen werden. Es war vielmehr erforderlich, umfangreiche Befragungen und Erhebungen durchzuführen, die teilweise mit erheblichem zeitlichen und organisatorischen Aufwand verbunden waren. Für die freundliche Unterstützung des Forschungsvorhabens sei den Präsidenten der Amtsgerichte in Berlin, Fulda und Mannheim, den dortigen Polizeiführungen sowie dem Deutschen Anwaltsverein gedankt. Für die Kooperationsbereitschaft bei der Durchführung der Forschung danken wir den befragten in- und ausländischen Experten, Vertretern von Behörden und Institutionen, Richtern, Anklagevertretern und Polizeibeamten, sowie denjenigen wegen Verstoßes gegen § 142 StGB verurteilten bzw. durch einen solchen Verstoß geschädigten Personen, die sich an der Untersuchung beteiligt haben. Das Bundeszentralregister unterstützte das Projekt in erheblichem Maße, zumal u.a. Daten in umfangreichen Suchläufen zusammengetragen werden mußten; den Verantwortlichen und Beschäftigten

in dieser Behörde sei hierfür gedankt. Ganz besonders danken wir Frau Referendarin Susanne Krauth, die während des gesamten Forschungsvorhabens wertvolle Anregungen vermittelte.

Die Untersuchung wurde im Auftrag des Berliner Senators für Justiz und Bundesangelegenheiten (- Justiz -) durchgeführt. Die Veröffentlichung der Ergebnisse in der vorliegenden Form wurde ermöglicht durch Unterstützung der Juristischen Zentrale des ADAC sowie der Forschungskommission der Freien Universität Berlin.

Berlin, Januar 1989

Die Verfasser

I. Fragestellung und Methoden der Untersuchung

Ausgangspunkt der Untersuchung ist die Feststellung anhaltend hoher bzw. steigender Unfallfluchtzahlen¹ und die daran geknüpfte Frage nach Möglichkeiten, die Fluchtquote zu verringern. Diese der Praxis entstammende Problemstellung kann nicht unmittelbar mit empirischen Methoden (im Sinne der Rechtsstatsachenforschung) erschlossen werden. Vorausgehen muß eine Operationalisierung dieser Problemstellung, im Rahmen derer methodische Implikationen verdeutlicht und geeignete Untersuchungsschritte konzipiert werden.

1. Operationalisierung der Fragestellung

1.1. Suche und Bewertung von Möglichkeiten zur Herabsetzung der Fluchtquote

Das Ziel der gegenwärtigen Diskussion um § 142 StGB ist insbesondere die Verringerung der Fluchtquote nach Sachschadensunfällen und damit eine verbesserte Verwirklichung des Schutzzwecks der Vorschrift². Für eine empirische Untersuchung, die der Frage nachgeht, worin geeignete Ansatzpunkte bestehen könnten, dieses zu erreichen, ist zunächst folgende Aufgliederung zweckmäßig.

– Welche Möglichkeiten (Mittel) gibt es, eine Verringerung der Fluchtquote zu erreichen?

¹ S. II. 2.

² S. III. 2.

- Welche unter diesen Möglichkeiten sind (praktisch) geeignet, das erwünschte Ziel (Zweck) zu verwirklichen?

Die Identifizierung und Erfassung von Möglichkeiten zur Herabsetzung der Zahl von Verstößen gegen § 142 StGB kann mit Hilfe verschiedener, sich ergänzender Informationsquellen und analytischer Vorgehensweisen erfolgen, wie beispielsweise durch

- Aufarbeitung kriminologischer und anderer, den Untersuchungsbereich berührender Wissensbestände
- Auswertung der Fachdiskussionen um die Reform des § 142 StGB
- Befragung von Personen, die aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit mit dem Problem Unfallflucht befaßt sind
- Befragung von Personen, die aufgrund ihres Expertenwissens entsprechende Vorschläge entwickeln können.

Aus der Gesamtheit der ermittelten plausiblen Möglichkeiten gilt es dann die geeignetsten auszuwählen. Hierbei sind verschiedene Mittel in ihrer Zieleffizienz abzuschätzen, zu bewerten und gegeneinander abzuwägen.

1.2. Strategien der Zielerreichung

Das Ziel einer Verringerung der Zahl von Verstößen gegen § 142 StGB ist grundsätzlich mit zwei unterschiedlichen Strategien zu erreichen.

a) Durch eine Modifizierung der Rechtsnorm kann die Zahl der Normverstöße herabgesetzt werden, ohne daß eine Änderung des Verhaltens der Normadressaten erforderlich wäre. Hierzu müßte die Norm, die Verhalten in »recht« und »unrecht« unterscheidet, in einer Weise verändert werden, daß der dadurch definierte Unrechtsbereich abnimmt. Die Norm wird damit dem als konstant gesetzten Verhalten oder sozialen Handeln angepaßt.

b) Alternativ dazu kann die Norm als gültig und nicht veränderungsbedürftig gesetzt werden, woraus sich die Notwendig-

keit ergibt, durch eine gezielte Beeinflussung eine Verhaltensänderung bei den Rechtsadressaten zu erreichen³.

Die Erfassung desjenigen Anteils von Normverstößen gegen § 142 StGB, der bei einer Redefinition der Norm (bzw. einer Verfahrensänderung) entkriminalisiert würde bzw. straffrei bliebe, wirft keine grundsätzlichen methodischen Probleme auf und ist wesentlich von der Exaktheit und Detailgenauigkeit vorhandener Daten und Unterlagen bestimmt. Im Mittelpunkt vorliegender Untersuchung werden daher solche Maßnahmen stehen, die zu einer Verhaltensänderung führen sollen. Gemeinsam ist diesen Maßnahmen, daß sie vermittelt wirken: durch bestimmte Interventionen (z.B. Aufklärungskampagnen) oder Modifikationen der Rahmenbedingungen (z.B. Abschaffung des Schadenfreiheitsrabatts bei der Kfz-Versicherung) soll eine Verhaltensänderung der Normadressaten und damit eine Abnahme der Zahl der Fluchtfälle erreicht werden.

Allerdings ist der Zusammenhang zwischen solchen »von außen« kommenden Maßnahmen und tatsächlichem sozialen Handeln unbestimmt. Dies läßt sich an Hand des Verhältnisses von Rechts- und Handlungsnormen verdeutlichen.

1.3. Grenzen formaler Methoden

Rechtsnormen werden nicht unmittelbar zu sozialen Handlungsnormen. Sie entsprechen nicht der Komplexität der Situationen, in denen sie handlungsleitend wirken sollen. Sie berücksichtigen kaum Unterschiede bei den Adressaten, sie beziehen sich allenfalls abstrakt auf die Vielzahl möglicher Umstände und Beson-

³ Eine Reihe der gegenwärtig diskutierten Vorschläge dazu, wie eine Abnahme der Fluchtquote zu erreichen sei, können allerdings als Kombination der beiden hier genannten Modelle angesehen werden. Die Vorschläge gehen davon aus, daß durch eine Entkriminalisierung bzw. einen Strafverfolgungsverzicht für einen Teilbereich der Unfallflucht eine Herabsetzung der Zahl von Normverstößen zu erreichen sei. Als zusätzliche, sekundäre Wirkung solch einer entstigmatisierenden Reform wird eine Motivierung der Verkehrsteilnehmer erwartet, sich nach einem Verkehrsunfall ihren Pflichten entsprechend zu verhalten. Offen bleibt dabei allerdings, wann und wie sich im einzelnen eine Reform auf das Verhalten der Normadressaten auswirken wird.

derheiten. Rechtsnormen müssen von den Normadressaten alltagsbezogen verstanden, gedeutet und konkretisiert werden. Es ist deshalb nicht davon auszugehen, daß Rechtsnormen nach allgemeingültigen Befolgungsmustern verhaltenswirksam werden, zumal sie nach Art, Regelungsbereich, Sanktionsausmaß, Bekanntheitsgrad usw. in ihrer Wirkung auf die Normadressaten variieren.

Das Verhältnis von Rechts- und Handlungsnormen ist nicht präzise zu bestimmen. Die Untersuchung der Frage nach der Wirkung einer Reform auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmern kann daher nicht auf ein empirisch fundiertes Theoriegerüst zurückgreifen. Dies zwingt zu einer zurückhaltenden Beurteilung dessen, was sozialwissenschaftliche Methoden bei der Beurteilung von Maßnahmen zur Senkung der Fluchtquote zu leisten vermögen.

Es ist davon auszugehen, daß eine Neuformulierung der strafrechtlichen oder prozessualen Bestimmungen im Zusammenhang mit Verkehrsunfallflucht sich (allenfalls) vermittelt oder indirekt auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmern auswirken wird. Zwischen die Größen Rechtsnorm und Verhalten tritt gewissermaßen eine Vielzahl von Einflüssen, wie individuelle Besonderheiten (Sozialisation, Bezugsgruppen, Orientierungen usw.), adressatenunabhängige Kontextfaktoren (die Art und Weise, in der eine Reform in der Öffentlichkeit, den Medien behandelt wird, Anwendung der Norm durch Polizei, Judikatur usw.) oder regionale Charakteristika (unterschiedliche Freizeitgewohnheiten etc.). Für eine exakte Beurteilung der Wirkung bestimmter Rechtsreformen müßte eine Vielzahl von Faktoren nach quantitativen Gesichtspunkten erfaßt und mit Hilfe formaler multivariater Verfahren analysiert werden. Dies übersteigt die Möglichkeiten einzelner empirischer Untersuchungen bei weitem.

1.4. Charakterisierung nicht-formaler Methoden

Die Suche und Beurteilung von Möglichkeiten mit dem Ziel, eine Verhaltensänderung zu bewirken, fällt in ein äußerst kom-

plexes und nach quantitativen Gesichtspunkten kaum strukturierbares Gebiet. Die Untersuchung der Wirkung solcher Maßnahmen – insb. rechtlicher Reformen – ist daher von vornherein durch wissenschaftliche Exaktheitsansprüche angreifbar, sofern diese postulieren, daß Erklärungen und Vorhersagen logisch vollständig sein und in transparenter Weise erschlossen werden müssen⁴.

Bei der Konzipierung des Untersuchungsprogramms müssen o.g. Restriktionen berücksichtigt werden. Es ist darauf zu achten, daß die gewählten Methoden robust sind gegenüber kognitiven Defiziten, wie dem Mangel an theorie- und empiriegestützten Erklärungsstrukturen oder an Modellen für die Wirkung bestimmter Maßnahmen auf die Verhaltenspraxis von Verkehrsteilnehmern. Zudem liegen keine Daten, Statistiken oder andere quantitativ exakten Beobachtungen vor, die – etwa im Sinne wirtschaftswissenschaftlicher Prognosen – Trendverlängerungen oder Extrapolationen zulassen würden und damit zentral zur Beantwortung der Untersuchungsfrage beitragen könnten⁵.

Nicht-formale oder sog. »subjektive« Methoden genügen diesen Anforderungen. Dies sind empirische Verfahren, die an den individuellen Sichtweisen, Kenntnissen, Erfahrungen von Personen ansetzen, die als Experten, Praktiker, Betroffene usw. in Verbindung zu dem Bereich stehen, dem der Forschungsgegenstand zuzuordnen ist. Im vorliegenden Fall handelt es sich insbesondere um Personen, die wegen eines Verstoßes gegen § 142 abgeurteilt wurden, um Geschädigte, Richter, Staatsanwälte, Rechtsanwälte, Verkehrsexperten, Polizeibeamte usw. Diese Personen besitzen individuelle und damit nicht »objektive« Sicht-

⁴ Dies kann entweder mit Hilfe von Generalisierung oder durch ein Ensemble singulärer Aussagen über das konkrete Untersuchungsfeld geschehen. Voraussetzung wäre, daß unabhängig vom spezifischen Untersuchungsproblem hinreichende, theoretisch fundierte und empirisch überprüfte Erklärungen vorliegen.

⁵ Dies zu tun, wäre auch kaum sinnvoll, da mit den geplanten Rechtsreformen eine Veränderung bisherigen Verhaltens angestrebt wird, bei einer Verlängerung vorhandener Zahlen in die Zukunft dieses jedoch nicht ausgedrückt würde.

weisen auf das Problemfeld »Unfallflucht«; allerdings sind diese Perspektiven und Interpretationen gewissermaßen praxiserprobt, denn sie können in der Regel als kompetent und zutreffend für einen bestimmten sozialen Raum und Bezugsrahmen angesehen werden. Zwar läßt sich ein Mangel an empirisch überprüften theoretischen Erklärungsmustern nicht durch die Addition der Sichtweisen und Reflexionsleistungen der sozialen Akteure aufheben, doch kann aus einer Aneinanderfügung subjektiver Perspektiven nicht nur ein systematischer Einblick in den Untersuchungsgegenstand (insbes. über die relevanten Faktoren) folgen, sondern auch ein Eindruck davon entstehen, wie eine Veränderung der Rahmenbedingungen (beispielsweise durch eine Rechtsreform) das Verhalten von wichtigen Personengruppen (beispielsweise Verkehrsteilnehmer, Polizeibeamte) beeinflussen könnte. Dies kann dazu dienen, Modelle oder Szenarien zu entwickeln, innerhalb derer auch prognostischen Fragestellungen nachgegangen werden kann.

1.5. »Verkehrsunfallflucht« als sozial konstituiertes Phänomen

Neben der Bestimmung geeigneter Methoden ist es notwendig, ein Untersuchungsdesign zu entwickeln, das dem Untersuchungsgegenstand inhaltlich und in seiner Komplexität angemessen ist. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, daß das empirische Vorgehen – sowohl was die Suche als auch die Bewertung von Möglichkeiten zur Senkung der Unfallfluchttrate betrifft – daran orientiert sein muß, daß es sich bei »Unfallflucht« nicht allein um einen normativ und damit abstrakt bestimmbareren Tatbestand, sondern um ein soziales Phänomen handelt, das durch eine Vielzahl von Handlungen und Größen beeinflusst wird. So bedarf es für die Einleitung und Durchführung eines Verfahrens nicht allein eines formalen Normverstößes, sondern in aller Regel einer Anzeige, einer polizeilichen Ermittlung, einer Anklageerhebung und einer Aburteilung. Das Verhalten von Individuen auf jeder dieser Handlungsebenen trägt zu der quantitativen und qualitativen Konstitution des Tatbestandes »Unfallflucht« bei.

Dies geschieht zum einen dadurch, daß dieses Verhalten unmittelbar die offiziell registrierte Häufigkeit von Verstößen gegen § 142 StGB beeinflusst⁶; zum anderen dadurch, daß das Verhalten von Personen einer bestimmten Handlungsebene auf das aller übrigen beteiligten Personen(gruppen) wirkt⁷. Insofern konstituiert sich Unfallflucht in einem interaktiven, reflexiven und rückgekoppelten Prozeß als sozialer Tatbestand. Das Untersuchungsdesign muß dieser Komplexität Rechnung tragen und insbesondere berücksichtigen, daß das als Verstoß gegen eine Strafrechtsnorm bewertete Verhalten nicht isoliert betrachtet und allein auf eine vom Verkehrsteilnehmer jeweils – bewußt – unterschiedene Handlung »Verlassen des Unfallortes« reduziert werden kann.

Insofern hat eine Untersuchung des Phänomens Verkehrsunfallflucht von einem »offenen System« auszugehen, das eine Vielzahl von Größen und Faktoren umschließt, die in ihrer Gesamtheit weder erfaßt noch in ihren funktionalen und kausalen Zusammenhängen dargelegt werden können. Aus Gründen der praktischen Durchführung muß der Untersuchung ein vereinfachtes, schematisiertes Modell zugrunde gelegt werden, das jedoch die soziale Konstitution des Tatbestandes berücksichtigt. In diesem Rahmen können wichtige Akteursgruppen und reflexive Prozesse einander zugeordnet und einzelne Untersuchungsschritte konzipiert werden (vgl. Bild I/1).

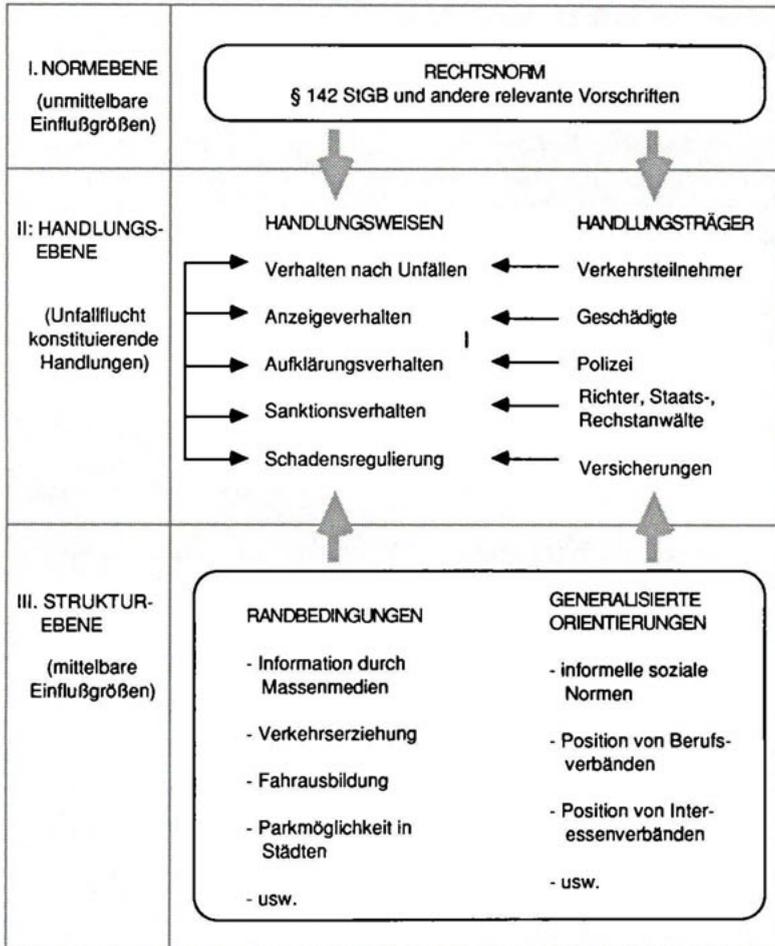
2. Die Untersuchungsteile

Die vorliegende Untersuchung untergliedert sich in mehrere Teile, die durch ein spezifisches Erkenntnisinteresse und bestimmte Methoden charakterisierbar sind. Dieses Untersuchungsdesign

⁶ Dies gilt insbesondere für das Anzeigeverhalten.

⁷ Die Ermittlungsintensität der Polizei im Zusammenhang mit Unfallflucht hat beispielsweise Auswirkungen auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmern nach einem Unfall, auf die Anzeigebereitschaft von Geschädigten, sowie auf die Praxis von Richtern, Staats- und Rechtsanwälten.

Konstitution und soziale Bezüge des Phänomens "Unfallflucht"



(Bild I/1)

scheint geeignet, der Komplexität des Untersuchungsgegenstandes gerecht zu werden.

2.1. Erschließung vorhandener Wissensbestände

Als vorhandene Wissensbestände können betrachtet werden:

- Beschreibung von Umfang und Struktur des Delikts »Unfallflucht« anhand vorliegender Statistiken und anderer quantitativer Daten
- wissenschaftliche Aussagen der Kriminologie und anderer, den Untersuchungsbereich berührender Disziplinen
- Fachdiskussion um die Reform des § 142 StGB
- Position und Einschätzung von Behörden und Ministerien des Bundes und der Länder, relevanten Berufsverbänden und -organisationen, Parteien und von sonstigen mit der Thematik befaßten oder in Verbindung stehenden Institutionen.

Die Erschließung dieser Wissensbestände erfolgt durch Literaturauswertung, Sekundäranalysen und gezielte Umfragen bei o.g. Institutionen.

2.2. Befragung von Personen des Handlungsfeldes »Unfallflucht«

Diesem Handlungsfeld zuzuordnende Personengruppen sind insbesondere Verkehrsteilnehmer, die wegen eines Verstoßes gegen § 142 StGB verurteilt wurden, sowie durch Unfallflucht Geschädigte. Hinzu kommen Personen, die in ihrer beruflichen Praxis mit Verkehrsunfallflucht befaßt sind: Polizeibeamte, Staats- und Anwälte, Rechtsanwälte, Richter.

Sämtliche Befragungen wurden schriftlich mit teilstandardisierten Fragebögen durchgeführt. Die *Auswahl der Befragten* erfolgte nach folgenden Kriterien:

- regionale Verteilung: Um Gebiete mit unterschiedlichen geographischen, siedlungs-, sozial- und verkehrsstrukturellen Merkmalen in die Untersuchung einbeziehen zu können, wurden folgende Landgerichtsbezirke als Untersuchungsregionen gewählt. Fulda (dünnbesiedelte Region mit ländlichem Charakter, wenig

Industrie), Mannheim (verstädtertes, dicht besiedeltes Ballungsgebiet, hohe Industrialisierung, Pendelverkehr) und Berlin (metropolitanes Großstadtgebiet, sehr hohe Verkehrs- und Siedlungsdichte, durchmischte Sozial- und Erwerbsstruktur)⁸.

– Stichprobenkonstruktion: In allen drei Regionen wurden Polizeibeamte, Anklagevertreter, mutmaßlich Geschädigte und wegen Unfallflucht Verurteilte befragt. Die Rechtsanwälte entstammen einer bundesweiten Stichprobe, da in den kleineren Untersuchungsbezirken nur wenige Rechtsanwälte auf Verkehrs-sachen spezialisiert sind. – Die Konstruktion der Stichprobe richtete sich nach der Größe der jeweiligen Population. So wurden etwa von dem zahlenmäßig begrenzten Personenkreis der mit Verkehrssachen betrauten Richter und Anklagevertreter in den Regionen Mannheim und Fulda alle und in Berlin ein Großteil einbezogen. Bei der Auswahl von Polizeibeamten wurde darauf geachtet, daß ein Querschnitt sowohl in Bezug auf die örtliche Lage der Dienststelle (innerstädtisches, ländliches Gebiet, Stadtrand) als auch nach der fachlichen Spezialisierung einbezogen wurde. Über solche Vorstrukturierungen hinaus wurden für die Konstruktion der Stichproben Zufallsverfahren angewandt.

Bezogen auf den jeweiligen Erfahrungs- und Wissenshintergrund der befragten Personengruppen wurden durchgängig folgende *thematischen Schwerpunkte* gesetzt:

- Einschätzung der Gründe für Verstöße gegen § 142 StGB
- Wahrnehmung und Beurteilung der jeweils anderen Gruppen
- Vorstellungen dazu, wie eine Verringerung der Fluchtrate bzw. eine Verbesserung des Opferschutzes zu erreichen sei.

Ergebnis dieser Befragung ist ein in praktischer und insbesondere beruflicher Erfahrung begründeter Katalog von Vorschlägen und Maßnahmen mit dem Ziel einer Verringerung der Zahl von Fluchtfällen sowie eine Abschätzung der Auswirkungen und Folgen im Falle ihrer Implementation. Aus der »Insiderperspektive« von Betroffenen und Praktikern ergibt sich aller-

⁸ 1985 betragen die Einwohnerzahlen der Landgerichtsbezirke Fulda, Mannheim und Berlin: 314.200, 495.000, 1.854.500 (Quelle: Handbuch der Justiz).

dings keine umfassende vorausschauende Beurteilung der Möglichkeiten zur Senkung der Unfallfluchtrate.

Für die Betroffenen (Geschädigte und Verurteilte) läßt sich dies daran verdeutlichen, daß von ihnen keine Vorwegnahme künftigen Handelns im Lichte einer veränderten Norm erwartet werden kann. Die Frage, »Wie würden Sie sich verhalten, wenn die Rechtsvorschrift in folgender Weise modifiziert wäre?« läßt sich aus ihrer Perspektive nicht beantworten, da zum einen die Norm zu einer unbekanntem Größe wird, über die nicht mehr auf der Basis eigener Erfahrungen geurteilt werden kann; zum anderen hängt mögliches zukünftiges Verhalten von Umständen und Gegebenheiten ab, die nicht antizipiert werden können. Die Antworten dieser Personen dürften zudem durch ihre aktuelle Betroffenheit beeinflusst sein. Schließlich unterliegen zu einem bestimmten Zeitpunkt geäußerte Handlungsabsichten einem ständigen Änderungs- und Beeinflussungsprozeß.

Bei den aus beruflichen Gründen mit dem Problem Unfallflucht befaßten Gruppen läßt sich eine prognostische Kompetenz zwar insoweit eher annehmen, als diese Personen nicht aus der persönlichen, interessengebundenen Haltung von Betroffenen zu argumentieren brauchen. Sie beschränken sich in der Regel nicht auf einzelne Fälle und sind in der Lage, verallgemeinernde und vergleichende Beurteilungen vorzunehmen. Dennoch ist zu erwarten, daß auch diese Personen die Auswirkungen bestimmter Maßnahmen nur begrenzt voraussehen können, da der Bezugsrahmen ihrer Bewertungen durch spezialisierte berufliche Rollen und Aufgaben und dadurch bedingte spezifische Handlungsweisen und Erfahrungen geprägt ist. Daneben spielen generalisierte berufliche Orientierungen bzw. Gruppeninteressen eine Rolle. Hierbei handelt es sich gewissermaßen um Metaorientierungen, die nicht auf eine unmittelbare Auseinandersetzung mit dem Problem »Unfallflucht« zurückzuführen sind, sondern allgemeine oder symbolische Ziele widerspiegeln⁹.

⁹ Beispielsweise dürfte bei Polizeibeamten das latente Interesse, durch eine eventuelle Rechtsreform keine Arbeitsmehrbelastung zu erfahren, von Einfluß auf die Beurteilung bestimmter Maßnahmen sein (zur generellen Bedeutung behördeninterner Handlungsnormen s. Eisenberg 1985 § 40).

2.3. Befragung von Experten

Zusätzlich zu den unter 3.2. genannten Gruppen wurde in einem weiteren Untersuchungsteil ein Kreis von Fachleuten befragt, deren Kompetenz zu dem Thema Unfallflucht nicht (überwiegend) auf beruflicher Tätigkeit innerhalb des Rechtsanwendungssystems oder im Rahmen der Strafverfolgung beruht. Die Befragung wurde in Anlehnung an das sogenannte »Delphi-Verfahren« durchgeführt¹⁰.

Die Fragestellung der Untersuchung ist zu begrenzt und spezifisch, als daß es hierfür eine »zuständige« Disziplin oder auch nur einen problembezogenen, etablierten Forschungsbereich gäbe. Die Kompetenz der befragten Fachleute beruht daher auf Kenntnissen in Gebieten, die in einem weiter gefaßten Bezug zu Forschungsgegenstand und -methodik stehen. Solche Personen sind insbesondere:

- Profilierte Vertreter von Wissensgebieten, die den Problembereich als spezielle Fragestellung einschließen (Verkehrswissenschaft, Kriminologie, Rechtswissenschaft) oder zu Teilgebieten – beispielsweise dem Verhalten von Verkehrsteilnehmern – Stellung beziehen können (Psychologie).
- Fachleute aus Arbeitsgebieten, die eine Beschäftigung oder Auseinandersetzung mit dem Problem »Unfallflucht« erfordern (Gutachter bei Technischen Überwachungsvereinen, Verkehrsjournalisten, Versicherungsfachleute usw.). Diese Personen verfügen über spezifische, in ihrer beruflichen Praxis gewonnene Sichtweisen, ohne jedoch in fallbezogenes Geschehen eingebunden zu sein. Mithin können sie vermutlich leichter als die befragten Praktiker Implikationen des Problems erkennen und einzelne Lösungsvorschläge reflektieren.
- Experten aus den Gebieten Planung, Prognose, Verhaltens- und Entscheidungsforschung. Die Kompetenz, in komplexen Zusammenhängen zu denken und unterschiedliche Aspekte systematisch zu verbinden, steht bei diesen Personen im Vordergrund¹¹.

¹⁰ Hierzu siehe IV. 6.1.

¹¹ Das Delphi-Verfahren schreibt keine (Mindest-)zahl von Personen vor, die

Durch die Befragung eines Experten-Panels sollte eine Vielzahl unterschiedlicher Kompetenzen und Wissenshintergründe in die Untersuchung einbezogen werden. Die Erschließung dieser Kompetenzbereiche für das Untersuchungsproblem geschah mit Hilfe einer strukturierenden Gruppenbefragungstechnik, die es erleichtert, vermittels Abstraktion, Analogisierung oder Problemverfremdung, spezifische Wissens- und Erfahrungsbestände auf begrenzte Problemzusammenhänge zu beziehen. Bei der Befragung der Experten ging es nicht um die Voraussage einer bestimmten künftigen Entwicklung, sondern um die Eingrenzung eines Lösungsraums mit Hilfe alternativer Modelle, die sich unter dem vorgegebenen Ziel »Senkung der Unfallfluchtrate« bewerten lassen.

2.4. Untersuchung der Situation in den Niederlanden und im Vereinigtem Königreich

In den Niederlanden und im Vereinigten Königreich bestehen rechtliche Regelungen für Verkehrsunfallflucht, die dem in der Bundesrepublik diskutierten Vorschlag, eine 24-stündige Frist für einen strafbefreienden Rücktritt zu schaffen, teilweise entsprechen. Zudem herrscht in beiden Ländern eine vergleichbare Verkehrssituation.

In beiden Ländern wurden Expertenbefragungen zum Problembereich Unfallflucht durchgeführt. Dabei wurde kein umfassender Vergleich angestrebt. In Erfahrung gebracht werden sollte vor allem die praktische Bedeutung der jeweiligen Regulationsstruktur. Die Befragungen hatten explorativen Charakter. In offenen Interviews wurden insbesondere die Themen Rechtliche Normierung von Unfallflucht, Ausmaß des Delikts, öffentliche Wahrnehmung und Diskussion, konstitutive Faktoren des Problemfeldes angesprochen. Die Gespräche wurden nach Abschluß der Erhebungen in der Bundesrepublik durchgeführt.

in die Befragung einzubeziehen sind. Im vorliegenden Fall ergab sich die Teilnehmerzahl aus der Überlegung, daß alle genannten Kompetenzbereiche ausreichend – durch jeweils mehrere Experten – vertreten sein sollten.

Dies begründet sich zum einen mit der Erwartung, daß aus den Interviews zusätzliche Ansatzpunkte für eine Bewertung der Situation in der Bundesrepublik folgen könnten, zum anderen mit der Überlegung, daß ein rein formaler Vergleich der Situation in den drei Ländern für die zu untersuchende Fragestellung unergiebig bleiben muß. Insofern war es erforderlich, die Gespräche im Ausland auf dem Hintergrund eines erweiterten Erkenntnisstandes über die in der Bundesrepublik relevanten, konstitutiven Faktoren des Problemfeldes zu führen.