

**Zeitschrift:** Reihe Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie =  
Collection criminologie / Groupe suisse de travail de criminologie

**Herausgeber:** Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

**Band:** 7 (1989)

  

**Artikel:** Die Kriminologie der Verkehrsdelikte

**Autor:** Middendorff, Wolf

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1051268>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 27.11.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# DIE KRIMINOLOGIE DER VERKEHRSDELIKTE

Wolf Middendorff

**Eine Einführung**

## I. ALLGEMEINES

### 1. Verkehrsdelikte und Kriminologie

Unter der Bezeichnung Verkehrsdelikte fasst man im allgemeinen Strafbestimmungen zusammen, die sich mit fahrlässiger Körperverletzung und fahrlässiger Tötung, der Teilnahme am Strassenverkehr mit einem zu hohen Blutalkoholgehalt - mit und ohne Unfall -, der Unfallflucht, der Verkehrsgefährdung durch grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Fahren und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis befassen.

Im Gefolge von Strafrechtsreformen hat man in Deutschland schon seit über 80 Jahren um Wesen und Begriff der Verkehrsdelikte gerungen; die Verkehrsdelikte haben aber bis heute nicht die Selbständigkeit gewonnen wie etwa Tötungs-, Eigentums- oder Sittlichkeitsdelikte.<sup>1)</sup>

Die oben genannten Delikte sind nach deutschem Recht Vergehen, also echte Straftaten, und damit "crimen", d.h. Gegenstand der Kriminologie in der besonderen Form der Verkehrskriminologie.

Obwohl in den westlichen Industriestaaten die Strafgerichte zu etwa 50 Prozent mit Verkehrsdelikten befasst sind, ist die Verkehrskriminologie bisher in fast allen diesen Ländern nur wenig entwickelt, und das Erfahrungswissen ist immer noch als gering einzuschätzen.<sup>2)</sup> Lehrbücher der traditionellen

---

1) Kaiser, *Kriminologie*, 2. Aufl., Heidelberg 1988, S. 802.

2) Kaiser a.a.O., S. 802

Kriminologie sind in der Regel an der Darstellung der Kriminologie der Verkehrsdelikte wenig interessiert, und vielfach werden diese Delikte noch nicht als "echte" Straftaten angesehen. Vor allem die Teilnahme am Strassenverkehr unter Alkoholeinfluss gilt vielfach noch als Kavaliersdelikt.

Dagegen hat sich die Verkehrswissenschaft dieser Forschungslücken angenommen, dies unter anderem auch deshalb, weil die Verkehrswissenschaftler z.B. Unfälle registrieren und untersuchen, die nicht immer aus einem Verschulden der Verkehrsteilnehmer entstehen, also nicht Gegenstand der Kriminologie sind.

In der Bundesrepublik Deutschland werden die Verkehrswissenschaft und auch die Verkehrskriminologie - ohne, dass die Untersuchungen vielfach als Kriminologie bezeichnet werden - u.a. von der Anstalt für Strassenwesen, dem HUK-Verband, dem Bund gegen Alkohol im Strassenverkehr, den Verkehrswachten, der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen (GUVU) und den Automobilclubs durchgeführt. Es sei auch an die jährlichen Verkehrsgerichtstage in Goslar erinnert.

In den USA werden nur sehr wenige Untersuchungen, die sich mit Verkehrsproblemen befassen, als kriminologisch bezeichnet, dafür gibt es aber eine sehr lebendige Verkehrswissenschaft; in erster Linie seien hier der "National Safety Council" in Chicago, Ill. und das "Department of Motor Vehicles" in Sacramento, Cal. genannt, daneben ist auch die "American Automobile Association" sehr rührig.

## 2. Statistik

Das Statistische Bundesamt in Wiesbaden teilte im August 1988 mit, es seien im ersten Halbjahr 1988 knapp 1 Million Verkehrsunfälle registriert, mehr als in irgendeinem Halbjahr seit Beginn der Statistik im Jahre 1953. Die Zahlen der Getöteten und Verletzten sind gestiegen, und zwar gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres bei den Getöteten um 10.5 % auf 3'910 und bei den Verletzten um 12.7 % auf 217'239.

Diese Zahlen sind unvollständig; es muss ihnen eine wohl erhebliche Dunkelziffer hinzugerechnet werden. Die Bundesanstalt für Strassenwesen in

Bergisch Gladbach hat einige Studien ausgewertet, die zu dem Ergebnis kamen, dass nicht sämtliche Unfälle statistisch erfasst wurden. Eine besondere Untersuchung im Raum Münster ergab, dass in einem Zeitraum von 8 Monaten 3'967 Unfälle präzise aufgenommen wurden, von denen in der amtlichen Statistik nur 1'828, d.h. 46 %, auftauchten. Die übrigen 2'139, also mehr als die Hälfte, wurden nicht polizeilich registriert, sondern bei Abschleppfirmen, Werkstätten, Versicherungen oder in Krankenhäusern ermittelt.

Auch die Zahl der Todesfälle ist höher, als in amtlichen Statistiken angegeben, weil in manchen Fällen Schwerverletzte länger als früher am Leben erhalten werden können und dann, wenn sie später sterben, nicht mehr gezählt werden, weil sie einen Unfall länger als 30 Tage überlebt haben.<sup>3)</sup>

## II. FORMEN DER VERKEHRSDELIKTE

Von den oben aufgeführten Verkehrsdelikten sollen an dieser Stelle zwei herausgegriffen werden: die Trunkenheitstaten und die Aggressionsdelikte; Ueberschneidungen zwischen beiden Formen sind möglich.

### 1. Trunkenheitsdelikte und Trunkenheitstäter

Bezüglich der Unfallursache Alkohol ermittelte die Bundesanstalt für Strassenwesen, dass diese Unfallursache mit der Schwere der Unfälle deutlich anstieg und insgesamt rund 25 % betrug.<sup>4)</sup>

In den USA kamen verschiedene Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass der Alkoholeinfluss in 50 bis 55 % der tödlich verlaufenen Unfälle eine Rolle spielte, wobei allerdings der Promillegehalt nicht angegeben wurde.<sup>5)</sup>

Die Persönlichkeit des Alkoholtäters ist seit vielen Jahren Gegenstand intensiver Forschung. Nach kriminologischen Erfahrungen weist der Alkoholtäter vier signifikante Charakteristika auf; er ist

3) Der Spiegel, 42/88

4) Kerner u.a., Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren", Band 11, Bergisch Gladbach 1985, S. 45.

5) National Safety Council, Accident Facts, 1986 edition, Chicago, Ill., 1986, S. 52 - 53.

- a) männlich,
- b) häufiger als die meisten anderen Verkehrstäter vorbestraft,
- c) er gehört zu den unteren Einkommensklassen,
- d) und er ist häufig Alkoholiker.

a) Im Bereich der konventionellen Kriminalität schwankt der Anteil der Frau in verschiedenen Ländern und zu verschiedenen Zeiten zwischen etwa 10 und 15 %. Unter den Trunkenheitstätern ist die Frau dagegen weit weniger häufig vertreten. In älteren Untersuchungen schwankt der weibliche Anteil der Alkoholtäter zwischen fast 0 und 3 %.<sup>6)</sup> In einer neueren Untersuchung wurde ein weiblicher Anteil an den Trunkenheitsdelikten von 3.4 % festgestellt, hierbei handelte es sich indessen um eine Gruppe junger Frauen zwischen 21 und 25 Jahren, die nicht charakteristisch ist für alle Frauen.<sup>7)</sup>

Alle Anzeichen der letzten Jahre deuten darauf hin, dass die Zahl der Frauen, die als Trunkenheitstäter in Erscheinung treten, zunimmt, ohne jedoch den weiblichen Anteil an der konventionellen Kriminalität zu erreichen, der ebenfalls im Steigen begriffen ist.<sup>8)</sup>

Die Erklärung für den insgesamt geringen Anteil der Frauen an der Trunkenheitskriminalität liegt wohl in den Trinksitten und den Gewohnheiten gesellschaftlicher Veranstaltungen und an der insgesamt sachlicheren Einstellung der Frau zum Automobil.<sup>9)</sup>

Unter den männlichen Alkoholtätern ragen besonders die jungen Täter hervor, weil sie in unserer Zeit zum einen mehr Alkohol trinken als früher und weiter in grösserer Zahl als früher von Jugend an Kraftfahrzeuge führen. Es gibt die "tödliche Verbindung" zwischen "Disco, Drinks and Driving", wie gesagt wird, und das gleiche gilt für die Verbindung "Land, Langeweile, Disco,

---

6) Middendorff, Beiträge zur Verkehrskriminologie, Bielefeld 1972, S. 44 ff.

7) Legat, Trunkenheitsfahrer von 21 bis 25 Jahren, Blutalkohol 1987, S. 414.

8) Erkens/Gründler, Regionale epidemiologische Erhebungen zur Alkoholdelinquenz der letzten 10 Jahre, Blutalkohol 1987, S. 184.

9) Weissbrodt, Wie Frauen in den Strassenverkehr hineinwachsen. In: Autofahrerinnen, aral publikationen, Essen 1988, S. 35.

Alkohol, Raserei".<sup>10)</sup>

Winkler hat die Gruppe der alkoholauffälligen Fahranfänger untersucht und ist zu dem Ergebnis gekommen: "Der typische alkoholisierte Fahranfänger ist Arbeiter, männlichen Geschlechts, benutzt einen Pkw, wird vorwiegend durch Unfälle auffällig, die sich an Wochenenden zwischen 20 Uhr abends und 6 Uhr morgens auf gerader Strecke oder in Kurven durch Abkommen von der Fahrbahn ereignen, und weist eine Blutalkoholkonzentration von über 1.4 ‰ auf".<sup>11)</sup>

Auch in den USA sind die Trunkenheitsfahrten junger Menschen (Teenagers) zu einem schweren sozialen Problem geworden. Für Heranwachsende sind Verkehrsunfälle die Haupttodesursache. Die meisten Heranwachsenden beginnen zu der Zeit zu trinken, in der sie gleichzeitig lernen, Auto zu fahren. Eine Untersuchung in sechs High Schools in Richmond, Virginia umfasste 1'082 Schüler und Schülerinnen, die meisten waren zwischen 16 und 17 Jahre alt. Von diesen hatten 57 ‰ ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss gesteuert, bei den männlichen Jugendlichen waren es 62 ‰, bei den weiblichen 50 ‰. Eine nähere Definition der Alkoholbeeinflussung wurde nicht gegeben. Als Ergebnis wird gesagt, dass der wichtigste Einfluss in Bezug auf Alkohol und Verkehrsteilnahme von den Altersgenossen ausgehe.<sup>12)</sup>

b) In vielen Untersuchungen wird übereinstimmend festgestellt, dass die Alkoholtäter zu hohen Prozentzahlen vorbestraft sind bzw. rückfällig werden. Für 1969 bis 1973 ermittelte die Bundesanstalt für Strassenwesen eine Vorstrafenquote der wegen Trunkenheit in Verbindung mit einem Unfall verurteilten Täter von 54 ‰. Als Erklärung wird angeführt, die Rückfallgefahr sei zu einem nicht unwesentlichen Teil auf die Begleiterscheinungen der modernen Wohlstandsgesellschaft zurückzuführen, in der der Alkoholkonsum zur Lebensbewältigung diene.<sup>13)</sup>

---

10) Verkehrswacht spezial, 4, 1985. Zeit-Magazin, 21.08.1987.

11) Winkler, Alkoholauffällige Fahranfänger, Blutalkohol 1985, S. 448.

12) DiBlasio, Drinking Adolescents on the Roads, Journal of Youth and Adolescents, 2, 1986.

13) Nachweise bei Middendorff, Verkehrskriminalität. In: Die Psychologie des 20. Jahrhunderts, Band XIV, hrsg. von Schneider, Zürich 1981, S. 427.

Wenn noch vor 20 bis 30 Jahren nicht selten die Auffassung vertreten wurde, der Alkoholtäter sei ein "Kavalier", so ist dem nach kriminologischer Erfahrung zu entgegen, dass er, insbesondere soweit er ein Rückfalltäter ist, einem Kriminellen gleicht. Für die Schweiz gilt ähnliches.<sup>14)</sup>

c) In früheren Jahren wurde vielfach die Auffassung vertreten, der Verkehrstäter und insbesondere der Alkoholtäter entstamme meist den sogenannten höheren Schichten oder höheren Einkommensgruppen; umfassende statistische Untersuchungen haben indessen das Gegenteil erwiesen. Schöch fasste zusammen: "Insgesamt dürften nach allen bisherigen Erfahrungen und den Ergebnissen der eigenen Untersuchung die Angehörigen der unteren und der oberen Unterschicht stärker beteiligt sein, als ihrem Bevölkerungsanteil entspricht".<sup>15)</sup>

d) Eine Reihe von Untersuchungen in den USA und in Europa haben gezeigt, dass die Trunkenheitskriminalität oft mit krankhaftem Alkoholismus gekoppelt ist. In der Bundesrepublik Deutschland wie auch in zahlreichen anderen Ländern muss daher der Teilnahme chronischer Alkoholiker am Strassenverkehr immer grössere Bedeutung zugemessen werden. Die Schätzung des Anteils der Alkoholiker schwankt zwischen 7 % und sogar 50 %.<sup>16)</sup> Nach der Definition der Weltgesundheitsorganisation sind Alkoholiker exzessive Trinker, deren Abhängigkeit vom Alkohol einen solchen Grad erreicht hat, dass eine psychische Störung erkennbar wird, dass die seelische oder körperliche Gesundheit beeinträchtigt ist, die menschlichen Beziehungen und das soziale und ökonomische Verhalten leiden, oder dass sich Anfangssymptome einer solchen Entwicklung zeigen. Eine neuere Untersuchung bestätigte, dass man es "bei einem grossen Teil der Trunkenheitstäter nicht mit "trinkenden Fahrern", sondern mit "fahrenden Trinkern" zu tun hat.<sup>17)</sup>

---

14) Haffner u.a., Epidemiologische Daten bei Trunkenheitsfahrten von Rückfalltätern, Blutalkohol 1987, S. 204 ff.

15) Schöch, Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, Stuttgart 1973, S. 150.

16) Grüner/Bilzer, Zur Teilnahme chronischer Alkoholiker am Strassenverkehr, Blutalkohol 1985, S. 209.

17) Müller/Weiler, Ergebnisse einer Untersuchung über Alkoholiker als Kraftfahrer, Blutalkohol 1987, S. 122.

Nach alledem kann man drei Typen des Trunkenheitstäters unterscheiden, erstens den Gelegenheitstäter, der in einer bestimmten Situation der Versuchung erlegen ist, zweitens den Rückfalltäter, der sich seine Erfahrung nicht zu Herzen genommen hat - er ist der eigentliche Kriminelle -, und drittens den alkoholkranken Täter, bei dem der Alkoholismus ein Zustand ist. Ueberschneidungen zwischen diesen Typen sind möglich.

## 2. Aggressionsdelikte und Aggressionstäter

Als Aggressionstäter wird der motorisierte Verkehrsteilnehmer bezeichnet, der mehr oder weniger gewaltsam und ohne Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer seine Belange im Strassenverkehr durchsetzt. Die Folgen sind häufig schwere Unfälle; ein Zusammenhang zwischen diesen Aggressionen und der allgemeinen Gewaltkriminalität sind nachgewiesen.<sup>18)</sup>

Zwei herausragende Faktoren führen zu derartigen Aggressionshandlungen:

- a) Risikobereitschaft,
- b) Exzessive Geschwindigkeit.

a) Die Risikobereitschaft vor allem junger Menschen hat es immer schon gegeben, sie wird indessen durch die Möglichkeiten der modernen Technik gefährlicher. Für viele Menschen hat das Risiko eine anziehende, faszinierende und besonders reizvolle Seite, und viele Menschen setzen sich dabei bewusst oder unbewusst Gefahren aus, die weder lebensnotwendig, noch besonders ehrenhaft sind.<sup>19)</sup> Bei einer internationalen Befragung zeigte es sich, dass die Deutschen sich am ehesten zu risikoreichem Fahren verleiten liessen, nämlich 43 %, während es z.B. in Japan nur 2.2 % waren.<sup>20)</sup>

Ein besonders krasser Fall sei geschildert: er ereignete sich im Juli 1986

18) Moser, Zusammenhänge zwischen Aggression, Kriminalität und Unfallhäufigkeit, Der Verkehrsunfall, März 1978, S. 47 - 50, und Moser, Kriminalität und Verkehrssicherheit, Blutalkohol 1983, S. 465 ff.

19) Spörli, Seele auf Rädern, Olten-Freiburg 1972, S. 54 - 60.

20) Kaiser a.a.O., S. 804.



im Landkreis Kelheim. Ein 19-jähriger Bäckergehilfe fuhr mit rund 100 km/h über ein Stoppschild hinweg und direkt in die Breitseite eines anderen Pkw. Das Ergebnis waren vier Tote und ein schwerverletzter Bäckergehilfe. Zu jener Zeit war unter jungen Menschen in dieser Gegend eine Art russisches Roulette in Mode gekommen. Das Ziel ihrer Mutproben war es, möglichst schnell über ein Stoppschild hinwegzufahren.<sup>21)</sup>

b) Der Wunsch, sich möglichst schnell fortzubewegen, ist wohl so alt wie die Menschheit. Jacob Burckhardt schrieb in seiner Biographie "Die Zeit Konstantins des Grossen": "Schon zu Juvenals Zeiten (etwa 60 - 140 n.Chr.) hatte die Eitelkeit mancher etwas darin gesucht, halsbrechend schnell zu fahren und sich für die eigenen wie für die Zirkuspferde zu fanatisieren, auch dies dauerte noch fort".<sup>22)</sup> Ebenso alt sind die Bemühungen der Obrigkeit, den Schnelligkeitsdrang der Menschen zu zügeln. Das Strassen-Reglement der Stadt Goslar von 1835 bestrafte beispielsweise "zu schnelles Reiten und Fahren" mit 1 Taler. 1913 betrug nach dem Baedeker-Reiseführer "Schweiz" die zulässige Maximalgeschwindigkeit in der ganzen Schweiz 30 km/h, in geschlossenen Ortschaften 10 km/h und an schwierigen Stellen 6 km/h. Auf dem Verkehrsgerichtstag 1988 in Goslar wurde an die "Risikokompensationstheorie" erinnert; nach ihr wird jede technische Neuerung, die für eine grössere Sicherheit von Auto und Strasse entwickelt wurde, über kurz oder lang durch das Verhalten von Verkehrsteilnehmern wieder "aufgezehrt"; das bedeutet, dass Autofahrer gerade mit einem Wagen von höchstmöglichem Sicherheitsstandard oft bis an die Grenze ihrer Möglichkeiten und darüber hinausgehen. Wir sprechen deshalb auch vom "Autoraser"; je höher die Geschwindigkeit ist, desto eher verliert der Mensch die Kontrolle über die Geschwindigkeit und hat grosse Schwierigkeiten, später sein Fahrtempo wieder zu drosseln und sich z.B. von den Geschwindigkeiten auf einer Autobahn wieder auf die Geschwindigkeiten von Bundes- und Landstrassen umzustellen. In der Bundesrepublik Deutschland ist es bisher nicht gelungen, eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen durchzusetzen, obwohl die Gefahren des Rasens - des "ganz normalen Wahnsinns", wie eine Zeitung schrieb - evident sind.<sup>23)</sup>

21) "sicher unterwegs", 1, 1988.

22) 4. Aufl., Leipzig 1924, S. 469.

23) Badische Zeitung, 26.06.1987.

Professor Max Danner, der als Begründer der Deutschen Unfallforschung gilt, sagte in einem Interview im August 1988, im Strassenverkehr träten sonst unterdrückte Triebe zutage: "Autofahrer reagieren sich im Verkehr ab. Manch ein Biedermann wird in seinem Auto zu einem furchterregenden Brandstifter. Im Verkehr beschimpfen sich unbekannte Menschen wie Brüllaffen, was sie andernorts kaum täten. Eine zuverlässige Zuordnung der Raser zu gesellschaftlichen Gruppen gäbe es nicht. Im allgemeinen seien Raser jünger, eher männlich, und sie kämen oft vom Land. Man beobachte aber auch ältere städtische Raserinnen".<sup>24)</sup>

In den USA hat neuerdings schon die Erhöhung der Geschwindigkeitsgrenze auf bestimmten Autobahnabschnitten von 55 auf 65 Meilen/h zu einer Zunahme der tödlichen Unfälle um rund 50 % geführt. 38 von 51 Staaten der USA hatten von der Möglichkeit der Heraufsetzung der Geschwindigkeit Gebrauch gemacht, in 22 Staaten wurden bisher Zahlen veröffentlicht, und danach war die Zahl der Verkehrstoten auf den betreffenden Strecken von 312 auf 457 gestiegen, während sie auf allen anderen Strassen um 10 % zurückgegangen war.<sup>25)</sup>

Risikobereitschaft und exzessive Geschwindigkeit führen häufig zu Nötigungen in Gestalt der Verhinderung des Ueberholens durch Fahrbewegungen, eines Erzwingens des Ueberholens durch dichtes Auffahren unter Benutzung der Lichthupe und der Verhinderung des Ueberholens durch Blockieren des Ueberholstreifens. Nicht selten werden Kraftfahrer durch Nötigungen zu gefährlichen Vollbremsungen gezwungen. Jedes Jahr werden in der Bundesrepublik rund 3000 Autofahrer wegen Nötigung verurteilt. Die Dunkelziffer ist offensichtlich sehr hoch und die Beweislage häufig ausserordentlich schwierig.<sup>26)</sup>

---

24) FAZ - Magazin, 26.08.1988.

25) Frankfurter Allgemeine Zeitung, 23.01.1988.

26) Das Thema "Nötigung" wurde auf dem Verkehrsgerichtstag 1988 in Goslar in einem Arbeitskreis behandelt. Bericht darüber: Middendorff, 26. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1988, 27. bis 29. Januar 1988 in Goslar, In: Mitteilungsblatt des Bundes gegen Alkohol im Strassenverkehr, Landesektion Südbaden, 1. Februar 1988, S. 16 - 27.

### III. DIE BEKAEMPFUNG DER VERKEHRSDELINQUENZ

#### 1. Die Dunkelziffer

Einer auch nur einigermaßen effektiven Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz steht eine anhaltend dunkle Dunkelziffer entgegen, die es immer schon gegeben hat. So schrieb im letzten Jahrhundert Honoré de Balzac: "Es gibt keinen Richter, der nicht... zugestände, dass die Justiz auch nicht die Hälfte der begangenen Uebeltaten bestraft", und in unserem Jahrhundert schrieb Robert Heindl: "Die weitaus grösste Zahl der Verbrechen und Vergehen kommt nicht einmal zur Kenntnis der Polizei".<sup>27)</sup>

In Bezug auf die moderne Form der Trunkenheitskriminalität im Strassenverkehr äusserte Arno Müller 1976, ein Kraftfahrer könne im Durchschnitt 9000 Kilometer unter Alkoholeinfluss fahren, bis er mit einer gerichtlichen Bestrafung wegen Trunkenheit rechnen müsse. Wenn man eine Einzelfahrt nach einer Feier von 30 Kilometern annehme, dann könne man theoretisch dreihundert derartiger Fahrten machen, bevor man einmal erwischt werde. Der Kraftfahrer mache also die Erfahrung, dass Autofahren unter Alkoholeinfluss nicht "gefährlich" für ihn sei.<sup>28)</sup> "Die Sanktionsgeltung der Norm, ohne Trunkenheit am Strassenverkehr teilzunehmen, ist also", wie Günther Kaiser schreibt, "sehr gering".<sup>29)</sup>

#### 2. Die konzertierte Aktion

Die Gesamtwirksamkeit der Justiz bei der Bekämpfung nicht nur der Verkehrskriminalität beruht auf drei Faktoren:

auf guten, das heisst für die Praxis brauchbaren Gesetzen,  
auf einer schnellen und sicheren Strafverfolgung, und  
auf einer massvollen und gleichmässigen Strafzumessung.

Schliesslich spielt auch das mehr oder weniger rechtsfreundliche Klima

27) Siehe Wehner, Die Latenz der Straftaten, BKA, Wiesbaden 1957.

28) Frankfurter Allgemeine Zeitung, 01.09.1976.

29) a.a.O., S. 824.

in der betreffenden Bevölkerung eine wesentliche Rolle.<sup>30)</sup>

Alle Faktoren stehen untereinander in einem Abhängigkeitsverhältnis, und wir wissen aus den Erfahrungen der Historischen Kriminologie, dass jedes Missverhältnis zwischen den einzelnen Faktoren zu Lasten der Gesamtwirksamkeit geht.<sup>31)</sup>

Als Musterbeispiel für die wirksame Bekämpfung der Trunkenheitsdelikte im Strassenverkehr sei das Beispiel Norwegen angeführt. Seit 1936 besteht in Norwegen die 0.5 ‰-Grenze, und dieses Gesetz wurde seit jener Zeit nur unwesentlich geändert. Polizei und Justiz bemühen sich, die Befolgung dieser Vorschrift durchzusetzen, und die Strafen der Justiz sind sehr hart. Während für andere Delikte ein Ersttäter eine Strafaussetzung zur Bewährung erhält, gilt dies nicht für den Trunkenheitstäter im Strassenverkehr. Nur in ungefähr 15 % der Fälle wird die Strafe zur Bewährung ausgesetzt, gleichzeitig wird eine hohe Geldstrafe hinzugefügt. Die Dauer der Freiheitsstrafe liegt bei Ersttätern zwischen einem Minimum von 21 und 36 Tagen. Gleichzeitig wird schon dem Ersttäter die Fahrerlaubnis für mindestens 1 Jahr, im Regelfall aber für 2 Jahre entzogen.

Diese gleichmässige Praxis und die beständige Aufmerksamkeit der Massenmedien haben bewirkt, dass der Norweger im allgemeinen die 0.5 ‰-Grenze genau kennt, abschätzen kann, was er trinken darf, und dass er auch weiss, dass er, sollte er erwischt werden, zwischen 21 und 36 Tagen einsitzen muss. Es wird allerdings eingeräumt, dass es auch in Norwegen eine Dunkelziffer gibt.<sup>32)</sup>

### 3. Die Strafverfolgung

Unter den genannten Faktoren ist nach wohl übereinstimmender Meinung die schnelle und sichere Strafverfolgung der wichtigste Faktor bei der Bekämpfung der Kriminalität. Schon frühere Untersuchungen haben gezeigt,

30) Siehe Kaiser a.a.O., S. 803.

31) Middendorff, Beiträge zur Verkehrskriminologie, a.a.O., S. 56 ff.

32) Andenaes, The Scandinavian Experience. In: Social Control of the Drinking Driver, hrsg. von Laurence u.a., Chicago-London 1988, S. 43 - 63.

dass der Rolle der Polizei eine grosse Bedeutung zukommt, und dass die Polizei oft die Weichen für das gesamte Strafverfahren stellt.<sup>33)</sup> Neuere Untersuchungen, die in Köln angestellt wurden, ergaben damit übereinstimmend, dass durch eine länger dauernde intensive Kontrolle des Strassenverkehrs ein messbarer Effekt erreicht werden kann. Insgesamt ist der Aufwand dafür allerdings ausserordentlich hoch und bindet Ressourcen, die vielleicht anderswo noch effektiver eingesetzt werden könnten.<sup>34)</sup>

Finnische Erfahrungen zeigen den Wert intensiver Strafverfolgung besonders deutlich; die Strafen für Trunkenheitsfahrten waren in Finnland immer sehr hoch, sie lagen zwischen 3 und 6 Monaten Gefängnis. 1977 wurden die Strafen für Trunkenheitsdelikte "radikal" herabgesetzt, und Geldstrafen und zur Bewährung ausgesetzte Freiheitsstrafen waren nunmehr die Regel. Gleichzeitig wurde die 0.5 ‰-Grenze eingeführt, und die Kontrollen der Polizei wurden verstärkt. Eine Ueberprüfung der Entwicklung bis 1985 ergab, dass insgesamt die Zahl der Trunkenheitsdelikte um etwa die Hälfte zurückgegangen war. In der Bevölkerung wurde die Gefahr des Ertapptwerdens für höher eingeschätzt, als sie es tatsächlich war, - eine Erscheinung, die auch in anderen Ländern anzutreffen ist. Andenaes hebt besonders hervor, dass die Kontrollen der Polizei in den Jahren nach dem Erlass des neuen Gesetzes nicht nachliessen, sondern noch verstärkt wurden.<sup>35)</sup>

#### 4. Die Strafzumessung

Die Strafzumessung ist die wichtigste und zugleich schwierigste Aufgabe des Strafrichters, bei deren Erfüllung er selten ohne Kritik bleibt, wie sie denn auch immer schon allgemein an Art und Weise der Strafzumessung geäussert wurde; so wurde in den fünfziger Jahren beispielsweise von einer Krise und einem Chaos der Strafzumessung gesprochen.<sup>36)</sup> Man mag dabei an das alte Sprichwort denken: "Auf See und vor Gericht ist jeder in Gottes Hand".

Auch bei der Strafzumessung für Verkehrsdelikte gibt es schon lange starke Unterschiede in vergleichbaren Fällen; so wurden z.B. Trunkenheitstäter im Strassenverkehr in Württemberg viele Jahre lang zu

33) Middendorff a.a.O., S. 62 ff.

34) Kerner u.a. a.a.O., S. 239

35) Andenaes a.a.O., S. 55 - 56.

36) v.Weber, Die richterliche Strafzumessung, Karlsruhe 1956.

Gefängnis- bzw. Haftstrafen ohne Bewährung verurteilt, während in Baden diese Strafen in der Regel zur Bewährung ausgesetzt wurden. In jenen Bundesländern, in denen Wein angebaut wird, war man im allgemeinen milder als in anderen Bundesländern. Auch nach der Strafrechtsreform von 1975, die die Geldstrafe in den Mittelpunkt der Strafzumessung rückte, blieben erhebliche Unterschiede bestehen. Der Kriminologe Franz Streng befragte 522 Richter und Staatsanwälte, wie sie den Fall einer Trunkenheitsfahrt mit 2.3 ‰, verbunden mit fahrlässiger Körperverletzung und Unfallflucht, beurteilen würden. 61.8 % der Befragten wollten eine Geldstrafe verhängen, 27.4 % eine Freiheitsstrafe mit Bewährung und 3.2 % eine Freiheitsstrafe ohne Bewährung. Die höchste Freiheitsstrafe war in 12 Fällen höher als 1 Jahr, einmal sogar 30 Monate. Der niedrigste Wert war 1 Monat.<sup>37)</sup>

Auch in der Schweiz bestehen bei der Strafzumessung für Trunkenheitsdelikte zwischen einzelnen Kantonen starke Unterschiede.<sup>38)</sup>

Neben regionalen und anderen Faktoren spielt auch die Persönlichkeit des Richters bei der Strafzumessung eine wesentliche Rolle, insbesondere die Art und Weise, wie er einzelne Faktoren gewichtet, ob z.B. die Tat oder die Täterpersönlichkeit, die Schuld oder den Taterfolg, oder auch, wie er die Belange und die Art der Beteiligung des Opfers an der Tat berücksichtigt. Bei einer Untersuchung von 120 Strafbefehlsakten des Landgerichtsbezirkes Heidelberg bezüglich der Strafzumessung bei Trunkenheitsfahrten nach Paragraph 316 StGB ergab sich, dass die Richter der Höhe der Blutalkoholkonzentration des Täters überragende Bedeutung beigemessen und auch Vorstrafen deutlich berücksichtigt hatten.<sup>39)</sup>

Besondere Schwierigkeiten bei der Strafzumessung zeigen sich, wenn es gilt, bei Vergehen der fahrlässigen Tötung eine sehr geringe Schuld, d.h. eine leichte Fahrlässigkeit, mit einem sehr schweren Erfolg, wie z.B. der Tötung

---

37) Streng, Strafzumessung und relative Gerechtigkeit, Heidelberg 1984, S. 98.

38) Neidhart, Genugtuung, Angetrunkenheit und Führerausweisentzug in der neueren schweizerischen Rechtsprechung, DAR, 7, 1988, S. 237 - 238.

39) Hassemer, Art und Gewicht der Bestimmungsgründe richterlicher Sanktionsentscheidungen bei Straftaten nach § 316 StGB, Monatsschrift für Kriminologie, 1, 1986, S. 25 - 30.

mehrerer Menschen, in einer Strafe zusammenzufassen.<sup>40)</sup> Bis heute wird der sogenannte Erfolg der Straftat gegenüber der Schuld überbewertet. Eine Umfrage der GUVU zeigte dies deutlich. Gefragt wurde: "Stellen Sie sich einmal vor, Sie wären Verkehrsrichter. Vor Ihnen steht ein Mann, der mehr als die zulässige Menge Alkohol getrunken hat - sagen wir, er hätte 1.6 ‰ - und der dennoch Auto gefahren ist. Er wurde bei einer Routinekontrolle zum ersten Mal erwischt. Wie würden Sie diesen Mann verurteilen? - Und wie wäre das, wenn dieser Mann einen Unfall verursacht hätte, bei dem es mehrere Verletzte gegeben hat?"

<u>Strafzumessung</u>	bei unfall-	bei 1.6 ‰-
	freier 1.6 ‰- Fahrt	Fahrt mit Un- fallfolge (mehrere Ver- letzte)
	%	%
1) Freispruch oder Ermahnung	8.3	0.2
2) Strenge Verwarnung	17.6	2.2
3) Verkehrsunterricht	12.2	1.8
4) Geldstrafe	22.5	10.4
5) Geldstrafe und Verkehrs- unterricht	4.6	2.9
6) Führerscheinentzug	13.4	25.5
7) Führerscheinentzug und Verkehrsunterricht	2.8	3.8
8) Führerscheinentzug und Geldstrafe	16.2	34.7
9) Gefängnis (z.T. mit Geld- strafe oder Verkehrsunterricht)	1.0	6.0
10) Gefängnis und Führerschein- entzug	1.3	12.5

Das Ergebnis lautete unter anderem: "Hart wird erst die tatsächliche

40) Siehe Geerds, Fahrlässige Tötungen. In: Festschrift für Wolf Middendorff, hrsg. von Kürzinger und Müller, Bielefeld 1986, S. 98 - 101.

Folge beurteilt, während das hohe Unfallrisiko offensichtlich weniger berücksichtigt wird. Der Führerscheinentzug gilt offensichtlich als schwere Sanktion."<sup>41)</sup>

### 5. Sanktionsforschung

Nach wohl übereinstimmender Auffassung der Praktiker der Justiz ist die Entziehung der Fahrerlaubnis die wirksamste Sanktion im Bereich der Strafzumessung für Verkehrsdelikte. Meine eigene 25-jährige Erfahrung als Verkehrsrichter stimmt mit dieser Einschätzung überein. Aber: gibt es auch nur e i n e empirisch-kriminologische Untersuchung, die diese Erfahrungen bestätigt? Jescheck weist in der 4. Auflage seines "Lehrbuch(s) des Strafrechts" darauf hin, das Sanktionensystem sei von den Erkenntnissen der empirischen Kriminologie her auszugestalten.<sup>42)</sup> Dieses Ziel setzt eine enge Zusammenarbeit zwischen Gesetzgebern, Strafrechtlern und Kriminologen voraus, an der es jedoch häufig fehlt. Dies gilt vor allem auch für die Kriminologen, die allzu viele Arbeiten liefern, die keinen Bezug zur strafrechtlichen Praxis haben und in einem Fachjargon gehalten sind, der mehr abschreckt, als zum Lesen einlädt.

Man hätte sich z.B. in der Schweiz eine kriminologische Arbeit zum Problem der Abschaffung der Urteilsveröffentlichung im Sinne von Art. 102 Ziffer 2b des Strassenverkehrsgesetzes gewünscht; danach waren Urteile gegen Motorfahrzeugführer zu veröffentlichen, die innerhalb von 5 Jahren wegen Führens eines Motorfahrzeuges im angetrunkenen Zustand im Rückfall verurteilt wurden. Mit aus kriminologischer Sicht wenig plausiblen Argumenten wurde die Abschaffung dieser Vorschrift begründet. Man mag einen Widerspruch darin sehen, dass einerseits einer der anerkannten Strafzwecke darin besteht, durch eine Verurteilung auf andere Menschen abschreckend zu wirken, andererseits man aber gleichzeitig verhindert, dass andere Menschen von dieser Bestrafung erfahren. Es wäre im Gegenteil konsequent gewesen, die Urteilspublikation für alle Trunkenheitstäter obligatorisch zu machen, wie dies z.B. selbstverständlich und für alle Delikte in Ländern des anglo-amerikanischen Rechtskreises geschieht. Zwei Beispiele aus der "Bangor Daily News" vom 21.09.1988 seien angeführt: "James

---

41) GUVU, Nr. 35, November 1986.

42) Berlin 1988, S. VII.



Houghton, 40, Bar Harbor, Fahren unter Alkoholeinfluss, 400 Dollar, 30 Tage Haft, von denen 26 ausgesetzt werden, Bewährungszeit 1 Jahr mit Bewährungshelfer, Führerscheinentzug 90 Tage". Oder: "James L. Pasha, 28, Bar Harbor, Fahren unter Alkoholeinfluss, 350 Dollar, 48 Stunden Haft, 90 Tage Führerscheinentzug".

In der Bundesrepublik Deutschland kann man fragen, ob das Fahrverbot des Paragraphen 44 StGB, das für 1 bis 3 Monate verhängt werden kann, wobei der Führerschein beim Gericht hinterlegt wird, überhaupt wirksam ist. Von Strafrechtlern wird es als wirksam angesehen, meine Erfahrungen haben indessen gezeigt, dass dem nicht so ist. Die Verhängung eines Fahrverbotes verleitet zur Einlegung von einem bzw. zwei Rechtsmitteln, so dass der Zeitpunkt der Rechtskraft des Urteils um rund ein halbes Jahr hinausgeschoben wird. In dieser Zeit kann man sich auf das Fehlen des Führerscheins einrichten, so dass man dann die führerscheinlose Zeit gut überdauert. Kriminologen sollten sich dieser Problematik annehmen.

### AUSBLICK

In manchen Ländern ist in der letzten Zeit eine Entwicklung zur Härte gegenüber Verkehrstätern, insbesondere Alkoholtätern, erkennbar. So hat man in Frankreich die Praxis aufgegriffen, Autofahrern an Ort und Stelle den Führerschein abzunehmen und sie auch z.B. wegen Alkohol am Steuer sofort zu verurteilen, was zumindestens auf kurze Zeit eine abschreckende Wirkung hat.

Im Staate Maine wurde im Sommer 1988 ein neues Gesetz erlassen, das die Strafen gegen Alkoholtäter wesentlich verschärft.

In der Bundesrepublik wurde der Bussgeldkatalog mit Wirkung vom 1.10.1988 verschärft, er erreicht aber noch lange nicht die in anderen Ländern üblichen Bussen für ähnliche Delikte.

Um die sogenannten "Disco-Unfälle" einzuschränken, wurde in der Bundesrepublik vorgeschlagen, ein Nachtfahrverbot für junge Kraftfahrer unter 25 Jahren an Wochenenden anzuordnen. Die Durchsetzung erscheint allerdings höchst zweifelhaft.

Die Bevölkerung scheint durchaus mit einer härteren Strafpraxis einverstanden zu sein. Eine Umfrage des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Wien ergab, dass 87 % der Befragten sich für mehr Alkoholkontrollen aussprachen und 79 % der Befragten generell für eine strengere Bestrafung von alkoholisierten Fahrern eintraten.<sup>43)</sup>

---

43) GUVU, Nr. 45, August 1988.

