

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

**Herausgeber:** Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

**Band:** 7 (1989)

**Artikel:** Effektivität der Sanktionspraxis bei Alkoholdelikten im Verkehr in der  
Bundesrepublik Deutschland

**Autor:** Schöch, Heinz

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1051273>

### **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:** 16.04.2026

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

## EFFEKTIVITÄT DER SANKTIONSPRAXIS BEI ALKOHOLDELIKTEN IM VERKEHR IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Heinz Schöch

### *1. Kriminologische Einordnung der Alkoholtäter im Verkehr*

Die Alkoholtäter nehmen in der Verkehrskriminologie eine Sonderstellung ein. Bei den normalen Straßenverkehrsvergehen kommt mit dem Schlagwort der "potentiellen Deliktssituation"<sup>1)</sup> jedes Verkehrsteilnehmers Verständnis und emotionale Nähe zum Ausdruck; wir sprechen von "Verkehrsdelinquenz" oder von "Verkehrssündern". Die Trunkenheitstäter im Verkehr erfassen wir eher mit dem klassischen Begriff "Kriminelle"<sup>2)</sup>. Während wir uns bei den fahrlässig Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr daran gewöhnt haben, eine gewisse jährliche Rate als sozialadäquates Risiko hinzunehmen, hört diese fatalistische Toleranz meist zu Recht auf, wenn die vermeidbare Unfallursache Alkoholeinfluß im Spiel ist.

Dies zeigt sich schon seit langem in der strengeren Sanktionspraxis der Staatsanwaltschaften und Gerichte bei Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluß<sup>3)</sup>. Aber auch die Einstellung der Bevölkerung hat sich in den letzten beiden Jahrzehnten beträchtlich gewandelt. In den 60er Jahren galt Trunkenheit im Verkehr vielfach noch als Kavaliersdelikt. An manchen Orten geleiteten Zechkumpane einen "Leidensgenossen", den "es erwischt hatte", in feuchtfröhlichem Umzug zur Verbüßung einer zwei- bis dreiwöchigen Freiheitsstrafe vor die Gefängnistore. Heute reagiert die Umgebung bei Verurteilungen wegen Trunkenheit im Verkehr mit Diskretion oder Distanz.

1) Göppinger, H.: Kriminologie. 4. Aufl. München 1980, 672.

2) Vgl. Schöch, H.: Verkehrsdelikte. In: Kaiser/Kerner/Sack/Schellhoss (Hrsg.): Kleines Kriminologisches Wörterbuch. 2. Aufl. Heidelberg 1985, S. 513 ff.

3) Schöch, H.: Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz. Stuttgart 1973, S. 110 ff.; Kerner, H.-J.: Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren", Band 11. Gesetzgebung, polizeiliche Überwachung und Strafgerichtsbarkeit in der Bundesrepublik Deutschland - Dokumentation und Perspektive - Bericht zum Forschungsprojekt JG 12/4 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung. Bergisch-Gladbach 1985, S. 97 ff.; Schöch (s.o. Fn. 2), S. 517 f.; Kaiser, G.: Verkehrsdelinquenz und Generalprävention. Tübingen 1970, S. 400 ff.

Bei einer Dunkelfelduntersuchung, die ich in den Jahren 1971-1974 in Baden-Württemberg durchgeführt hatte, gaben zwei Drittel der Männer zwischen 20 und 30 Jahren an, im letzten Jahr mindestens einmal betrunken als Fahrzeugführer am Verkehr teilgenommen zu haben. Dabei ergaben sich keine Unterschiede zwischen Insassen einer Strafanstalt und Personen aus der Normalbevölkerung; selbst bei den 21jährigen wehrpflichtigen Männern waren es schon 54 %<sup>4)</sup>. Bei einer ähnlichen Befragung in Niedersachsen im Jahr 1982 waren es bei den 18 - 21jährigen Wehrpflichtigen und Anstaltsinsassen ca. 10 % weniger<sup>5)</sup>, trotz einer inzwischen höheren Quote von Führerscheininhabern. Bei einer repräsentativen bundesweiten Erhebung in demselben Jahr wurde die Frage insgesamt sogar nur von 25 % der Befragten bejaht, bei den Männern zwischen 20 und 30 Jahren von knapp der Hälfte<sup>6)</sup>.

Natürlich sind dies bei rund 34 Millionen zugelassenen Kraftfahrzeugen<sup>7)</sup> und fast ebenso vielen Führerscheinbesitzern<sup>8)</sup> immer noch zu viel. Aber die in einem knappen Jahrzehnt feststellbaren Verschiebungen machen doch deutlich, daß in unserer Gesellschaft ein Einstellungswandel stattgefunden hat, bei dem aus Kavaliersdelikten zunehmend kriminelles Verhalten von Außenseitern geworden ist.

In der täterbezogenen kriminologischen Forschung, die sich ja hauptsächlich mit Verurteilten befaßt, hat sich schon seit längerer Zeit die

4) Schöch, H.: Ist Kriminalität normal? Probleme und Ergebnisse der Dunkelfeldforschung. KrimGegfr 12 (1976), 211, 214.

5) Dölling, D.: Strafeinschätzungen bei Jugendlichen und Heranwachsenden. In: Deutsche Forschungen zur Kriminalitätstestung und Kriminalitätskontrolle, hrsg. von Kerner/Kury/Sessar. Interdisziplinäre Beiträge zur kriminologischen Forschung. Band 6/1. S. 51 ff., 67.

6) Schöch, H.: Empirische Grundlagen der Generalprävention. In: Festschrift für H.-H. Jescheck, hrsg. von Vogler, Th. u.a. Berlin 1985, 2. Halbband, S. 1081, 1091; Daten für die Männer zwischen 20 u. 30 Jahren aus derselben Untersuchung, aber noch unveröffentlicht.

7) Kaiser, G.: Kriminologie. 8. Aufl. Heidelberg 1989, 478 f. 1986 33,025 Mio; 1987 34,2 Mio m.w.N.

8) Führerscheinquote bei den volljährigen Bundesbürgern 1984 ca. 66 % (Kaiser, Fn. 7, S. 479); für die Bevölkerungszahlen vom 1.1.1986 ergäbe diese Quote 32,465 Mio Führerscheinbesitzer (selbst berechnet nach Stat. Bundesamt (Hrsg.): Rechtspflege, Fachserie 10, Reihe 1, Ausgewählte Zahlen für die Rechtspflege. Stuttgart u.a. 1986, S. 44.

Erkenntnis durchgesetzt, daß die Zusammenhänge zwischen klassischer Kriminalität und Verkehrsdelinquenz erheblich größer sind als ursprünglich angenommen und daß diese Zusammenhänge besonders ausgeprägt sind bei Trunkenheitstätern im Verkehr<sup>9)</sup>. Strafgefangene weisen ein Mehrfaches der Verkehrsdelinquenzbelastung gegenüber der Normalpopulation auf<sup>10)</sup>. Umgekehrt gibt es bei einigen Gruppen von Verkehrsdelinquenten, insbesondere bei Alkoholtätern, Übergänge zur klassischen Kriminalität in der Weise, daß Vorbelastungen und soziale Auffälligkeiten weit in den Bereich der klassischen Kriminalität hineinreichen<sup>11)</sup>.

So ist die Vorbestrafenquote bei den Trunkenheitstätern 2-3mal so hoch wie bei der fahrlässigen Körperverletzung im Verkehr und reicht damit an die Vorbestrafenquote bei Diebstahl, Betrug und vorsätzlicher Körperverletzung heran<sup>12)</sup>.

Innerhalb der Trunkenheitsdelikte im Verkehr ist die Vorbestrafenquote am niedrigsten mit knapp 40 % bei der fahrlässigen Körperverletzung. Sie steigt dann über die konkrete Straßenverkehrsgefährdung, über das abstrakte Gefährdungsdelikt der Trunkenheit im Verkehr und über die Unfallflucht bis zum Vollrausch im Verkehr auf fast 60 % an. Nimmt man noch die registrierten Verkehrsordnungswidrigkeiten hinzu, die im Verkehrszentralregister ab einem Bußgeldbescheid von 80,- DM eingetragen werden, so erhöht sich die Auffälligkeitsquote um ca. weitere 20 %<sup>13)</sup>.

Trunkenheit im Verkehr ist im übrigen nach wie vor ein typisches Männerdelikt; obwohl der Frauenanteil in den letzten 20 Jahren von weniger als 2 % auf 7,1 % gestiegen ist<sup>14)</sup>, liegt er noch deutlich unter dem ohnehin schon niedrigen Frauenanteil von 16,3 % an der Gesamtkriminalität und 19,8

9) Zusammenfassend Kaiser, G.: Kriminologie. Ein Lehrbuch. 2. Aufl. Heidelberg 1988, § 97.

10) Schöch, H.: Verkehrsdelinquenz und allgemeine Kriminalität. NJW 1971, 1857-1863.

11) Kaiser (Fn. 9), § 97 Rn. 5-9.

12) Schöch (Fn. 10), S. 1860; Kaiser (Fn. 9), § 97 Rn. 6.

13) Schöch (s.o. Fn. 3), S. 155.

14) Für 1966 Schöch (s.o. Fn. 3), S. 101 Fn. 234: 1,12 % für §§ 316, 315 c zusammen; für 1986 selbst berechnet nach Stat. Bundesamt Wiesbaden (Hrsg.): Strafverfolgung 1986, Vollständiger Nachweis der einzelnen Straftaten, Arbeitsunterlage, Tab. 1.

% an der sonstigen Verkehrsdelinquenz<sup>15)</sup>.

Beachtlich ist außerdem der hohe Anteil der geschiedenen Männer, der etwa 3mal so hoch ist wie in der Gesamtbevölkerung<sup>16)</sup>. Schließlich ist auf die breitere Alterstreuung hinzuweisen. Nicht nur die 18-25jährigen sind gegenüber ihrem Bevölkerungsanteil deutlich überrepräsentiert, sondern auch die 25-40jährigen<sup>17)</sup>; die bis zu 50jährigen liegen immerhin noch über ihrem Anteil an der sonstigen Verkehrsdelinquenz.

Insgesamt gibt es also einige Indizien dafür, daß bei den Trunkenheitsfahrern nicht ganz selten ähnliche persönliche und soziale Merkmale vorliegen, wie wir sie aus Untersuchungen zur klassischen Kriminalität kennen. Insbesondere Rückfalltäter, die in der Regel als alkoholabhängig zu bezeichnen sind, weisen Defekte in der soziokulturellen Persönlichkeit auf<sup>18)</sup>, denen nicht mit den normalen Denkkzettelsanktionen zu begegnen ist, die wir sonst bei Verkehrsdelinquenten für angezeigt halten.

Nach neueren Untersuchungen von Stephan und Müller/Weiler muß sogar davon ausgegangen werden, daß unter verurteilten Trunkenheitstätern im Verkehr die Gruppe der sogenannten fahrenden Trinker größer ist als die Gruppe der trinkenden Fahrer<sup>19)</sup>. Die Gelegenheitstrinker sind danach in der Minderzahl. Oft handelt es sich um Personen mit beträchtlichen Alkoholproblemen oder gar mit behandlungsbedürftigem Alkoholkonsumverhalten<sup>20)</sup>. Ein kleinerer Anteil dürfte der Gruppe der kranken Alkoholabhängigen zuzurechnen sein.

Welche Konsequenzen ergeben sich aus diesen kriminologischen Grundlagen für den Gesetzgeber und die strafrechtliche Sanktionspraxis?

15) Angaben für 1986, berechnet wie Fn. 14.

16) Schöch (Fn. 3), S. 149.

17) Vgl. Kerner (Fn. 3), S. 49, 69 ff.; Schöch (Fn. 3), S. 148 f.

18) Kaiser (Fn. 9), § 97 Rn. 8 m.w.N.

19) Müller, A., Weiler, C.: Ergebnisse einer Untersuchung über Alkoholiker als Kraftfahrer. Blutalkohol 1987, 109-125; Stephan, E.: Trunkenheitsdelikte im Verkehr und Alkoholmißbrauch. Blutalkohol 1988, 201-227.

20) Stephan (Fn. 19), S. 203, 206 f., 225.

## 2. *Gefährlichkeit des Alkohols im Straßenverkehr und die Reaktion des Gesetzgebers*

Die Gefährlichkeit des Alkohols im Verkehr und die Notwendigkeit spezifischer kriminalpolitischer Reaktionen läßt sich nicht mit dem Argument bestreiten, daß das Dunkelfeld unendlich groß sei und es deshalb vom Zufall abhängt, wen man erwische und bestrafe. Tatsächlich haben verschiedene Verkehrssonderkontrollen in den 70er Jahren bei über 100.000 Kraftfahrern ergeben, daß nur bei etwa 4-5 % der Kraftfahrer Anhaltspunkte für vorangegangenen Alkoholgenuß vorliegen, in der Schweiz sogar nur bei 2,3 %; anzeigenrelevante Blutalkoholkonzentrationen wurden dann letztlich bei 0,5 % der Kontrollierten festgestellt, in der Schweiz bei 0,8 %, wobei allerdings eine niedrigere Schwelle der Blutalkoholkonzentration zugrunde gelegt wurde<sup>21)</sup>.

Demgegenüber findet sich nach der Verkehrsunfallstatistik Alkoholeinfluß bei 11 % der Unfälle mit Sachschaden, bei 16 % der Unfälle mit Verletzten und bei 21 % der Unfälle mit Getöteten<sup>22)</sup>. Auch wenn diese Zahlen möglicherweise wegen strengerer Kontrollen bei schwereren Folgen etwas zu Lasten des Alkoholeinflusses verzerrt sind, sind die Befunde doch eindeutig: die alkoholbeeinflussten Verkehrsteilnehmer sind die gefährlichsten Unfallverursacher. Mit Recht gilt ihnen die besondere Beachtung der Strafgesetzgebung und der Sanktionsstrategien.

Allerdings geht es wie bei allen Erziehungs- und Bestrafungsstrategien um das vernünftige Maß. Es muß bezweifelt werden, ob ein totales Alkoholverbot oder die Herabsetzung der Ordnungswidrigkeitenschwelle auf 0,5 ‰, wie sie kürzlich vom Präsidenten des Verkehrsgerichtstages gefordert wurde, noch die Akzeptanz findet, die die Bekämpfung des Alkohols im Verkehr in den letzten Jahrzehnten in unserer Gesellschaft erlangt hat. So können wir heute feststellen, daß die Legitimation einer absoluten Fahruntüchtigkeitsgrenze im wesentlichen unbestritten ist. Sie wird in der Bundesrepublik Deutschland seit 1967 ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,3 ‰ für Kraftfahrer aller Art<sup>23)</sup> und ab 1,7 ‰ für Radfahrer<sup>24)</sup> angenommen. Dabei hat die Rechtsprechung im Hinblick auf die individuelle

21) Kaiser (Fn. 9), § 98 Rn. 15.

22) Göppinger (Fn. 1), S. 682.

23) BGHSt 21, 157; 22, 352; 25, 246.

24) BGHSt 34, 133.

Toleranzgrenzen bereits einen Unsicherheitszuschlag von 0,2 ‰ berücksichtigt. Die Erkenntnis von der prinzipiellen Gefährlichkeit der Verkehrsteilnahme in fahruntüchtigem Zustand hat den Gesetzgeber schon 1964 veranlaßt, diesen Regelverstoß ab 1.1.1965 zum abstrakten Gefährdungsdelikt der Trunkenheit im Verkehr aufzuwerten, also einem kriminellen Vergehen gemäß § 316 StGB, das in der Regel auch zur strafrichterlichen Entziehung der Fahrerlaubnis für mindestens 6 Monate führt<sup>25)</sup>.

Der Gesetzgeber hat darüber hinaus 1973 einen Ordnungswidrigkeitentatbestand geschaffen (§ 24 a StVG)<sup>26)</sup>, um das kritische Vorfeld unterhalb der absoluten Fahruntüchtigkeit besser zu erfassen, da die relative Fahruntüchtigkeit in der Regel nur im Zusammenhang mit Unfällen sanktioniert wurde. Nach § 24 a StVG handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,8 ‰ oder mehr im Blut hat. Nach dieser Vorschrift werden jährlich ca. 60.000 Kraftfahrer mit Geldbußen und mit Fahrverboten belegt, und zwar in der Regel beim ersten Verstoß mit 500 DM und einem Monat Fahrverbot, beim zweiten Verstoß mit 1000 DM und drei Monaten Fahrverbot und beim dritten Verstoß mit 1500 DM und drei Monaten Fahrverbot<sup>27)</sup>. Neben diesen ca. 60.000 Ordnungswidrigkeiten stehen jährlich ca. 150.000 bis 160.000 Verurteilungen wegen alkoholbedingter Verkehrsvergehen<sup>28)</sup>. Bei der folgenden Darstellung der Sanktionspraxis muß ich mich auf die Vergehen beschränken, weil die Ordnungswidrigkeiten statistisch nicht so gut dokumentiert sind.

---

25) Regelvermutung der Fahruntauglichkeit gem. § 69 II i.V.m. § 69 a StGB; Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis 6 Monate bis 5 Jahre oder für immer.

26) Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 20.7.1973 (BGBl. I S. 870).

27) Bußgeldkatalog für Verkehrsordnungswidrigkeiten in der ab 1.1.1976 bundeseinheitlich geltenden Fassung, Nr. 23, Stand Oktober 1988.

28) Kaiser (Fn. 9), § 95 Rn. 10, Tab. 32, § 96 Rn. 3-10, 19 f.

### 3. Sanktionspraxis

#### 3.1 Durchführung der Sanktionen

Seit 1975 finden sich in der Verurteiltenstatistik mehr Trunkenheitsdelikte im Verkehr als sonstige Verkehrsvergehen, z.B. 1986 150.132 Alkoholvergehen gegenüber 107.557 sonstigen Straßenverkehrsvergehen<sup>29)</sup>. Das entspricht nicht primär einer anderen Häufigkeitsverteilung, sondern einer rigoroseren Verfolgungspraxis der Staatsanwaltschaften und Gerichte. Insgesamt wird bei normalen Verkehrsvergehen wesentlich häufiger von der 1975 eingeführten Einstellung gegen Auflagen nach § 153 a StPO Gebrauch gemacht. Schon im Ermittlungsverfahren werden ca. 10 % der normalen Verkehrsdelikte wegen Geringfügigkeit eingestellt, Trunkenheitsdelikte praktisch nie<sup>30)</sup>. Nach Anklageerhebung werden ca. 20 % der allgemeinen Verkehrsdelikte, aber weniger als 2 % der Trunkenheitsdelikte von den Gerichten eingestellt<sup>31)</sup>.

Über die Intensität der polizeilichen Ermittlung und Tataufklärung ist wenig bekannt, jedoch führen allgemeine Verkehrsvergehen fast nur nach Unfällen zur Einleitung eines Verfahrens, während bei Trunkenheitsdelikten ein beträchtlicher Anteil aufgrund vorbeugender polizeilicher Kontrollen angezeigt wird.

#### 3.2 Strafpraxis

Die Strafzumessungspraxis bei den Trunkenheitsdelikten im Verkehr ist seit langem strenger als bei den sonstigen Straßenverkehrsdelikten. Die größere Vorwerfbarkeit alkoholbedingter Verkehrsverstöße rechtfertigt einen höheren konkreten Schuldrahmen für die Strafe. Die vielfach vorliegende Vorbelastung und soziale Auffälligkeit führt dazu, daß dieser Schuldrahmen aus spezialpräventiven Gründen häufig ausgeschöpft wird. Hinzu kommen generalpräventive Gründe, d.h. das Bedürfnis, potentielle Täter abzuschrecken

29) Stat. Bundesamt (Fn. 14), Tab. 1.

30) Vgl. Hertwig, V.: Die Einstellung des Strafverfahrens wegen Geringfügigkeit. Kriminologische Studien Band 41. Göttingen 1982, S. 72 ff.

31) Selbst berechnet nach Stat. Bundesamt (Fn. 14), Tab. 1.

und die Normgeltung des Alkoholverbotes im Verkehr zu erhöhen.

Vor allem in den 60er Jahren war diese generalpräventive Strategie der Justiz so dominant, daß bei über 2/3 der folgenlosen Trunkenheitsdelikte Freiheitsstrafen ohne Bewährung vollstreckt wurden, in der Regel zwischen zwei und vier Wochen, bei einschlägig Vorbestraften ein bis drei Monate. Wenn die Trunkenheitsfahrt mit fahrlässiger Körperverletzung oder fahrlässiger Tötung konkurrierte, waren die Vollstreckungsquoten noch höher, ebenso die Dauer der Freiheitsstrafen.

In Abbildung 1 sind links die Verhältnisse für das insoweit typische Jahr 1966 zusammengefaßt. Der Anteil der vollstreckten Freiheitsstrafen reicht von 63,4 % bei der folgenlosen Trunkenheitsfahrt bis zu 84,6 % bei der fahrlässigen Tötung unter Alkoholeinfluß. Der Anteil der zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafen betrug zwischen 14,8 % und 26,7 %, während die Geldstrafenanteile durchweg unter 10 % blieben. Zwar schlossen sich nicht alle Oberlandesgerichtsbezirke dieser strengen Rechtsprechung an, jedoch war diese so dominant, daß in der zweiten Hälfte der 60er Jahre die Anstalten überfüllt waren und 1968 in Nordrhein-Westfalen ein vorübergehender Vollzugsstop verfügt werden mußte<sup>32)</sup>.

Diese Praxis hat sich fast schlagartig mit dem 1. StrRG ab 1.9.1969 geändert. Die deutsche Strafrechtspflege ist damit einen Weg gegangen, der von der Praxis in Österreich und auch in einigen Kantonen der Schweiz erheblich abweicht. Aus Abbildung 1, Spalte 2, wird ersichtlich, daß bereits 1970 die Geldstrafe dominiert, und zwar mit Anteilen zwischen 83 und 90 %, wobei in den 80er Jahren eine weitere Stabilisierung dieses Trends stattgefunden hat. Lediglich bei der fahrlässigen Tötung blieb der Geldstrafenanteil unter 10 %, jedoch dominiert hier die Freiheitsstrafe mit Bewährung mit Anteilen zwischen 64 und 57 %. Allerdings hat bei diesem schwersten Verkehrsdelikt die Freiheitsstrafe ohne Bewährung im letzten Jahrzehnt wieder etwas zugenommen (von 27,8 % auf 36,8 %), während sie bei den anderen Trunkenheitsdelikten auf Anteile zwischen 2 % und 3 % zurückgegangen ist.

32) Kaiser, G.: Begriff, Ortsbestimmung, Entwicklung und System des Strafvollzugs. In: Kaiser/Kerner/Schöch: Strafvollzug. 3. Aufl. Heidelberg 1982, § 2 Rn. 49 m.w.N.

Die Geldstrafen bewegen sich ganz überwiegend bei ca. 30 Tagessätzen (also einem Monatseinkommen), weniger als 20 % liegen zwischen 30 bis 90 Tagessätzen. Zwischen ein und drei Monaten bewegen sich auch die wenigen Freiheitsstrafen; nur bei der fahrlässigen Tötung in Trunkenheit reicht etwa ein Viertel über sechs Monate hinaus<sup>33)</sup>.

Verbunden war mit diesem grundlegenden Wandel der Strafpraxis, den man als großes Feldexperiment bezeichnen kann, eine gewisse Verschärfung bei der Entziehung der Fahrerlaubnis. Zwar wurde bereits seit der Einführung der Regelvermutung für die Fahruntauglichkeit bei Trunkenheitsdelikten im Jahre 1965 (§ 69 Abs. 2 StGB) regelmäßig in weit über 90 % der Verurteilungen eine Führerscheinentziehung oder Sperre angeordnet. Jedoch wurde jetzt die Dauer der Sperrfrist beim Regelfall des Ersttäters der Trunkenheitsfahrt von etwa sechs bis neun Monaten auf ca. ein Jahr angehoben. Dabei wirkten die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstags vereinheitlichend<sup>34)</sup>.

#### 4. Generalpräventive Effektivität

In Abbildung 2 ist dargestellt, wie sich die wichtigsten Trunkenheitsdelikte im Verkehr von 1960 bis 1986 entwickelt haben. Zugrunde gelegt wurden die absoluten Zahlen der Verurteilten<sup>35)</sup>, also ohne Rücksicht auf die Bevölkerungsentwicklung und die Zunahme der Führerscheininhaber, jedoch wurde zum Vergleich die Entwicklung des Kfz.-Bestandes eingezeichnet. Alle Zahlen wurden - um der besseren Vergleichbarkeit willen - auf Indexwerte umgerechnet. Dabei wurde das Jahr 1960 mit dem Index 100 als Ausgangsjahr gewählt. Aus der Abbildung wird ersichtlich, daß die vier wichtigsten Trunkenheitsdelikte im Verkehr bis Anfang der 70er Jahre relativ einheitlich zugenommen haben. Etwa ab 1972/73 ist jedoch ein Rückgang der

33) Selbst berechnet nach Stat. Bundesamt (Fn. 14), Tab. 6 und 7.1.

34) Vgl. dazu Schöch (Fn. 3), S. 185 (Fn. 124), 211; Stat. Bundesamt (Fn. 14), Tab. 2; zu den Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages insbes. Middendorff, W.: Die Strafzumessung bei Verkehrsdelikten. 8. Dt. Verkehrsgerichtstag 1970, KuV 1970 (H.314), S. 52 ff.; Middendorff, W.: Strafzumessung in Vergangenheit und Zukunft. Blutalkohol 8 (1971), S. 26 ff.

35) Quelle: Stat. Bundesamt, Rechtspflege 1961-1974, seit 1975 Arbeitsunterlage (wie Fn. 14), Tab. 1.

absoluten Zahlen bei der fahrlässigen Tötung, der fahrlässigen Körperverletzung und der Straßenverkehrsgefährdung zu verzeichnen, obwohl in der gleichen Zeit der Kraftfahrzeugbestand kontinuierlich weiter anstieg, und 1986 mit 33,025 Mio. über dreimal so hoch lag wie 1960 (10,217 Mio.)<sup>36)</sup>. Nur das abstrakte Gefährdungsdelikt, die Trunkenheit im Verkehr nach § 316, nahm weiter ständig zu, wobei die Zuwachsraten deutlich über den Zuwachsraten für den Kraftfahrzeugbestand lagen, nämlich von 23.500 im Jahr 1960 bis zum höchsten Punkt 1980 mit 117.500 Verurteilungen<sup>37)</sup>. Erst seit 1984 ist eine leicht rückläufige Tendenz zu verzeichnen.

Die Tatsache, daß die Verurteilungen wegen konkreter Gefährdungs- und Verletzungsdelikte absolut abnehmen, wegen des abstrakten Gefährdungsdelikts aber deutlich zunehmen, spricht für eine erhöhte Kontrolldichte bei der Verfolgung der folgenlosen Trunkenheitsfahrt, während die Indikatoren für die tatsächliche Verbreitung der Trunkenheitsdelikte im Verkehr auf einen Rückgang hinweisen. Denn während § 316 ganz wesentlich kontrollabhängig ist, sind die anderen drei Delikte erfolgsabhängig. Sie sind um so eher als Indikator für die tatsächliche Entwicklung geeignet, je schwerer die jeweilige Deliktsfolge ist.

Allerdings muß bei der besonders günstigen Entwicklung der fahrlässigen Tötung berücksichtigt werden, daß insoweit auch andere Umstände eine Rolle spielen<sup>38)</sup>. Denn die Zahl der Unfalltoten geht auch in der Unfallstatistik seit Anfang der 70er Jahre regelmäßig zurück. Dazu tragen u.a. sicherere Autos und Straßen, Sicherheitsgurte und verbesserte Rettungsdienste bei. Zu denken ist aber auch an eine verbesserte Intensivmedizin, durch die früher verlorene Menschenleben gerettet werden können oder zumindest eine Lebensverlängerung über den "statistischen Todeszeitpunkt" von 30 Tagen hinaus möglich geworden ist.

Da aber auch die Straßenverkehrsgefährdungen und die fahrlässige Körperverletzung spürbar zurückgehen, spricht vieles dafür, daß die Norm, ein Kraftfahrzeug nicht unter Alkoholeinfluß zu führen, etwa seit Anfang der 70er Jahre besser beachtet wird als noch in den 60er Jahren, also in einer Zeit, in

36) Vgl. Kaiser (Fn. 7), S. 478; Schöch (Fn. 3), S. 204.

37) Quelle wie Fn. 35.

38) Vgl. dazu auch Kaiser (Fn. 7), S. 478 ff., 486; Kerner (Fn. 3), S. 4-9; 154-166.

der die Strafzumessungspraxis erheblich strenger war.

Dieser Befund wird bekräftigt, wenn wir anhand der Abbildung 3 die Entwicklung der Trunkenheitsdelikte in Verhältniszahlen, bezogen auf je 100.000 Kraftfahrzeuge, betrachten. Denn es ist klar, daß als potentielle Täter hauptsächlich die Kraftfahrzeugbesitzer in Betracht kommen. Durch die errechnete Kfz-Belastungsziffer wird also die entscheidende intervenierende Variable konstant gehalten. Aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit wurde auch hier die Zahl der Delikte pro 100.000 Kraftfahrzeuge auf Indexwerte umgerechnet, wobei für das Jahr 1960 der Indexwert 100 gewählt wurde.

In Abbildung 3 wird nun noch deutlicher, daß die Verletzungs- und Gefährdungsdelikte seit Anfang der 70er Jahre deutlich zurückgehen, während das abstrakte Gefährdungsdelikt Trunkenheit im Verkehr noch bis 1974 zunimmt, dann aber ebenfalls kontinuierlich abnimmt, so daß heute etwa wieder die Werte von 1965 erreicht werden.

Als Vergleichsvariable wurde hier der Bierkonsum eingezeichnet, der zugleich repräsentativ für den gesamten Alkoholkonsum in der Bevölkerung je Einwohner ab 15 Jahre ist<sup>39)</sup>. Die Alkohol-Kurve verläuft zwar etwas flacher, aber doch bis in die 80er Jahre annähernd parallel zur Trunkenheit im Verkehr; bemerkenswert ist vor allem der etwa gleichzeitige Rückgang seit Mitte der 70er Jahre. Erst seit Mitte der 80er Jahre bleibt die Entwicklung der Trunkenheitstäter hinter dem Alkoholkonsum zurück. Betrachtet man die Gesamtentwicklung der Trunkenheitsdelikte nach dieser Abbildung, so ist festzustellen, daß die Gesamtstrategie bei der Bekämpfung der Alkoholdelikte im Verkehr seit Anfang der 70er Jahre recht erfolgreich war, jedenfalls erheblich erfolgreicher als in den 60er Jahren, als man noch mit kurzen vollstreckten Freiheitsstrafen generalpräventive Wirkungen erzielen wollte. Gerade in den 60er Jahren blieben die meisten Stützungsmaßnahmen des Gesetzgebers oder der Rechtsprechung erfolglos.

Weder die Aufwertung des abstrakten Gefährdungsdeliktens zu einem Vergehen nach § 316 StGB im Jahre 1965 noch die Reduzierung des

39) Vgl. Stat. Bundesamt Wiesbaden (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch 1964-1987; dort z.B. auch ähnliche Entwicklungen für Branntwein oder Wein; zur früheren Entwicklung Schöch (Fn. 3), S. 207-209.

Grenzwertes für die absolute Fahruntüchtigkeit Ende 1966 noch die strenge Rechtsprechung bis Ende der 60er Jahre haben einen Rückgang der Trunkenheitsdelikte im Verkehr bewirkt. Sofern überhaupt, sind jedenfalls 1965/66 nur Kurzzeiteffekte erkennbar.

Einen nachhaltigeren Einfluß hat das 1. Strafrechtsreformgesetz und die damit verbundene Änderung der Strafpraxis bewirkt, also der weitgehende Verzicht auf vollstreckte kurze Freiheitsstrafen, insbesondere zugunsten der Geldstrafe, sowie die Verlängerung der strafgerichtlich angeordneten Entziehung der Fahrerlaubnis. Man kann aber auch noch auf andere Faktoren hinweisen, die diese neue Strategie wirkungsvoll unterstützt haben<sup>40</sup>). Dazu gehören sicher die Einführung der vorgelagerten Ordnungswidrigkeit nach § 24 a StVG im Jahr 1973, die offenbar dazu beigetragen hat, daß die Risikoschwelle - auch im Bewußtsein der Bürger - noch niedriger angesetzt wurde als zuvor. Günstig haben sich auch die geringeren Fahrleistungen im Anschluß an die Ölkrise im Jahr 1974 ausgewirkt. Deren Nachwirkungen sind allerdings Mitte der 80er Jahre wieder verschwunden, ohne daß der rückläufige Trend gestoppt wurde. Schließlich hat die Gurtanlegepflicht seit 1.1.1976, die seit 1984 bußgeldbewehrt ist, dazu beigetragen, die Zahl der Verletzten und der Getöteten bei Verkehrsunfällen zu reduzieren<sup>41</sup>). Hinzu kommen schließlich öffentliche Aufklärungsaktionen nach Art von Werbekampagnen über die Gefährlichkeit des Alkohols im Verkehr in den Medien und am Rande von Autobahnen und Bundesstraßen.

Ingesamt zeigt es sich, daß eine koordinierte Strategie von öffentlicher Aufklärung, gesetzgeberischer Stützung (etwa durch das Ordnungswidrigkeitenrecht), maßvoller Steigerung der polizeilichen Kontrollintensität und differenziertere Strafzumessungspraxis, die sich auch die generalpräventiven Nebenwirkungen der Entziehung der Fahrerlaubnis zunutze macht, durchaus als erfolgreich gelten kann<sup>42</sup>).

Die große Menge der über 30 Millionen Kraftfahrzeugfahrer versteht diese Sanktionsstrategie und richtet sich danach, so daß die Zahl einschlägiger Delikte trotz ständiger Zunahme des potentiellen Täterkreises seit Jahren

---

40) Vgl. Kerner (Fn. 3), S. 4-6; Schöch (Fn. 3), S. 210.

41) Kaiser (Fn. 9), § 98, Rn. 26.

42) Vgl. Schöch (Fn. 3), S. 210 f.

relativ und absolut zurückgeht. Etwas anders stellt sich die Beurteilung der Sanktionsstrategie aber möglicherweise für die problematische Gruppe der verurteilten Trunkenheitstäter selbst dar. Das führt uns abschließend zur Frage der spezialpräventiven Effektivität.

### *5. Spezialpräventive Effektivität*

Verschiedene Untersuchungen aus den 70er Jahren, bei denen ein Fünfjahres-Kontrollzeitraum zugrunde gelegt wurde, haben gezeigt, daß die Kombination von Geldstrafe oder ausgesetzter Freiheitsstrafe mit etwas längerer Entziehung der Fahrerlaubnis durchaus gleichwertige, teilweise sogar bessere Ergebnisse hinsichtlich der Legalbewährung bezüglich einschlägiger Delikte zur Folge hatte als die Vollstreckung kurzer Freiheitsstrafen<sup>43</sup>).

Als problematisch hat sich vor allem die Gruppe der Wiederholungstäter erwiesen, vor allem diejenigen, die auch wegen Vermögens- oder Gewaltdelikten vorbestraft sind, ebenso die mehrfach wegen anderer Verkehrsvergehen oder Verkehrsordnungswidrigkeiten Auffälligen. Auch ein höherer Blutalkoholgehalt (etwa ab 1,8 ‰) kann als Indiz für eine höhere Gefährdung herangezogen werden<sup>44</sup>).

Neuere Untersuchungen aus den 80er Jahren weisen für einen Kontrollzeitraum von 10 Jahren eine Rückfallquote von über 40 % wegen eines Alkoholvergehens im Verkehr oder wegen einer alkoholbedingten Ordnungswidrigkeit gem. § 24 a StVG auf<sup>45</sup>). Eine solch hohe Quote kann man wohl nicht mehr als erfolgreich bezeichnen. Doch verwundern die Ergebnisse nicht angesichts der eingangs erwähnten kriminologischen Befunde zum Trunkenheitstäter im Verkehr. Die früheren Vergleichsuntersuchungen sprechen aber auch insoweit nicht für eine Rückkehr zur Vollstreckung kurzer Freiheitsstrafen, zumal von diesen ihrer Natur nach keine Beeinflussung der zugrunde liegenden Persönlichkeits- und Verhaltensdefizite zu erwarten ist.

43) Schöch (Fn. 3), S. 165 ff., 168, 171 f., 176 f., m.w.N.; Albrecht, H.-J.: Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten. Freiburg 1982, S. 154 ff., 222 f., 236 f.; jedoch skeptisch bezüglich längerer Fahrerlaubnisentziehung a.a.O. S. 208 f., 239 f.

44) Schöch (Fn. 3), S. 178-182.

45) Stephan (Fn. 19), S. 219 f.

Als Ersatz wurde in den letzten Jahren, insbesondere von Psychologen, die Nachschulung alkoholauffälliger Kraftfahrer gefordert. Hier geht es um psychologisch fundierte Kursangebote mit dem Ziel der Wissenvermittlung aus dem Problembereich "Alkohol und Straßenverkehr". Alkoholauffällige Täter sollen lernen, sich aus bisherigen Einstellungs- und Verhaltensmustern zu lösen<sup>46)</sup>. In Baden-Württemberg wurde hierzu Mitte der 80er Jahre ein Modellversuch durchgeführt, mit dem geklärt werden sollte, ob und inwieweit sich alkoholauffällige Ersttäter, die an einem Nachschulungskurs teilgenommen haben, in ihrem Legalverhalten von nicht nachgeschulten Ersttätern unterscheiden<sup>47)</sup>. In einem Kontrollzeitraum von 2 1/2 Jahren nach der Erstverurteilung ergab sich bei den Kursteilnehmern eine Rückfallquote von 5,2 % gegenüber 7,7 % bei den Nichtteilnehmern<sup>48)</sup>. Ähnliche Ergebnisse werden aus anderen Untersuchungen berichtet<sup>49)</sup>. Die Effekte der Nachschulung sind damit nicht besonders groß, doch konnte immerhin eine Rückfallverzögerung bei allen Kursteilnehmern erreicht werden<sup>50)</sup>. In der gerichtlichen Praxis wird die Teilnahme an solchen Nachschulungskursen im Erkenntnisverfahren bisher kaum berücksichtigt<sup>51)</sup>. Jedoch wird überwiegend anerkannt, daß die Teilnahme an einem Nachschulungskurs zur nachträglichen Abkürzung der Sperrfrist nach § 69 a Abs. 7 StGB führen kann<sup>52)</sup>.

Insgesamt zeigt sich, daß auch die Nachschulungskurse, so sinnvoll sie in manchen Fällen sein mögen, zu kurz ansetzen. Auch mit einer Verlängerung der Fahrerlaubnisentziehung ist es nicht getan, zumal sie schon bisher bei Wiederholungstätern in der Regel 2 Jahre und mehr beträgt und darüber hinaus die Gefahr eines Ausweichens auf Fahren

46) Kaiser (Fn. 9), § 98 Rn. 23 m.w.N.

47) Rosner, A.: Alkohol am Steuer. Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung. Eine empirische Untersuchung zu den Nachschulungskursen für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer in Baden-Württemberg. Freiburg 1988.

48) Kaiser (Fn. 9), § 98 Rn. 23; Einzelheiten bei Rosner (Fn. 47), S. 224 ff.

49) Stephan, E.: Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttätern in den ersten zwei Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte. ZfVerkehrssicherheit 32 (1986), 2-9.

50) Kaiser (Fn. 9), § 98 Rn. 23.

51) Vgl. Lackner, K.: StGB. 18. Aufl. München 1989, § 69 Anm. 2 d, cc; Dreher, E., Tröndle, H.: Strafgesetzbuch und Nebengesetze. 44. Aufl. München 1988, § 69 Rn. 10 a, b,; jeweils m.w.N.

52) Lackner (Fn. 51), § 69 a Anm. 6; Dreher/Tröndle (Fn. 51), § 69 a Rn. 15 b.

ohne Fahrerlaubnis größer wird<sup>53</sup>). Vielmehr muß man der Tatsache Rechnung tragen, daß ein beträchtlicher Teil der verurteilten Trunkenheitstäter, vermutlich etwa ein Drittel, aus dem Kreis der 1 bis 1,5 Millionen behandlungsbedürftiger Alkoholkonsumenten stammt, die es nach seriösen Schätzungen in unserem Land gibt<sup>54</sup>). Um bei ihnen sachgerecht zu reagieren, muß man die Ergebnisse der Alkoholismusforschung und der Alkoholtherapie einbeziehen<sup>55</sup>).

Da die zwangsweise Unterbringung in einer Entziehungsanstalt (§ 64 StGB) in den meisten Fällen wohl noch unverhältnismäßig wäre, bleibt nach unserem Recht für Erwachsene nur die zur Bewährung ausgesetzte Freiheitsstrafe, die mit der Weisung verbunden werden kann, sich einer Heilbehandlung oder Entziehungskur zu unterziehen, allerdings nur mit Einwilligung des Verurteilten (§ 56 c III Nr. 1 StGB). Bei der Ausgestaltung dieser Weisung kommt ausnahmsweise auch eine stationäre Behandlung in Betracht, doch wird normalerweise nur die Zustimmung zu einer ambulanten Behandlung zu erreichen sein, etwa die Weisung zur Einnahme von Antabus, zur Durchführung einer ärztlichen Behandlung oder Psychotherapie oder die Teilnahme an Gruppen wie "Anonyme Alkoholiker". Natürlich wird es schwer sein, die Zustimmung des Verurteilten hierfür zu erhalten; es wäre aber oft schon ein Gewinn, das Problem Alkoholmißbrauch zu thematisieren.

Jedenfalls sollte an diese Möglichkeiten häufiger als bisher gedacht werden und gegebenenfalls ein psychiatrischer oder psychologischer Sachverständiger beigezogen werden, auch wenn dann im Ergebnis nur die Weisung zum Nachschulkurs herauskommt, die ohne Zustimmung möglich wäre. Indiziell könnte eine Kumulation folgender Merkmale sein: Wiederholungstäter, Alkoholgenuß den ganzen Tag über, sogenannte Zechtour bzw. Besuch mehrerer Gaststätten hintereinander, unregelmäßiges Arbeitsverhalten, Ehe- oder Partnerprobleme, Vorstrafen wegen Aggressionsdelikten und mehreren anderen Verkehrsdelikten, Blutalkoholgehalt bei der Fahrt höher als 1,8 ‰<sup>56</sup>).

53) Vgl. Albrecht (Fn. 43), S. 208 f., 239 f.

54) Vgl. Kerner, H.-J.: Alkohol, Alkoholismus. In: Kaiser/Kerner/Sack/Schellhoss (Hrsg.): Kleines Kriminologisches Wörterbuch. 2. Aufl. Heidelberg 1985, S. 5-9; Stephan (Fn. 19), S. 205 f.

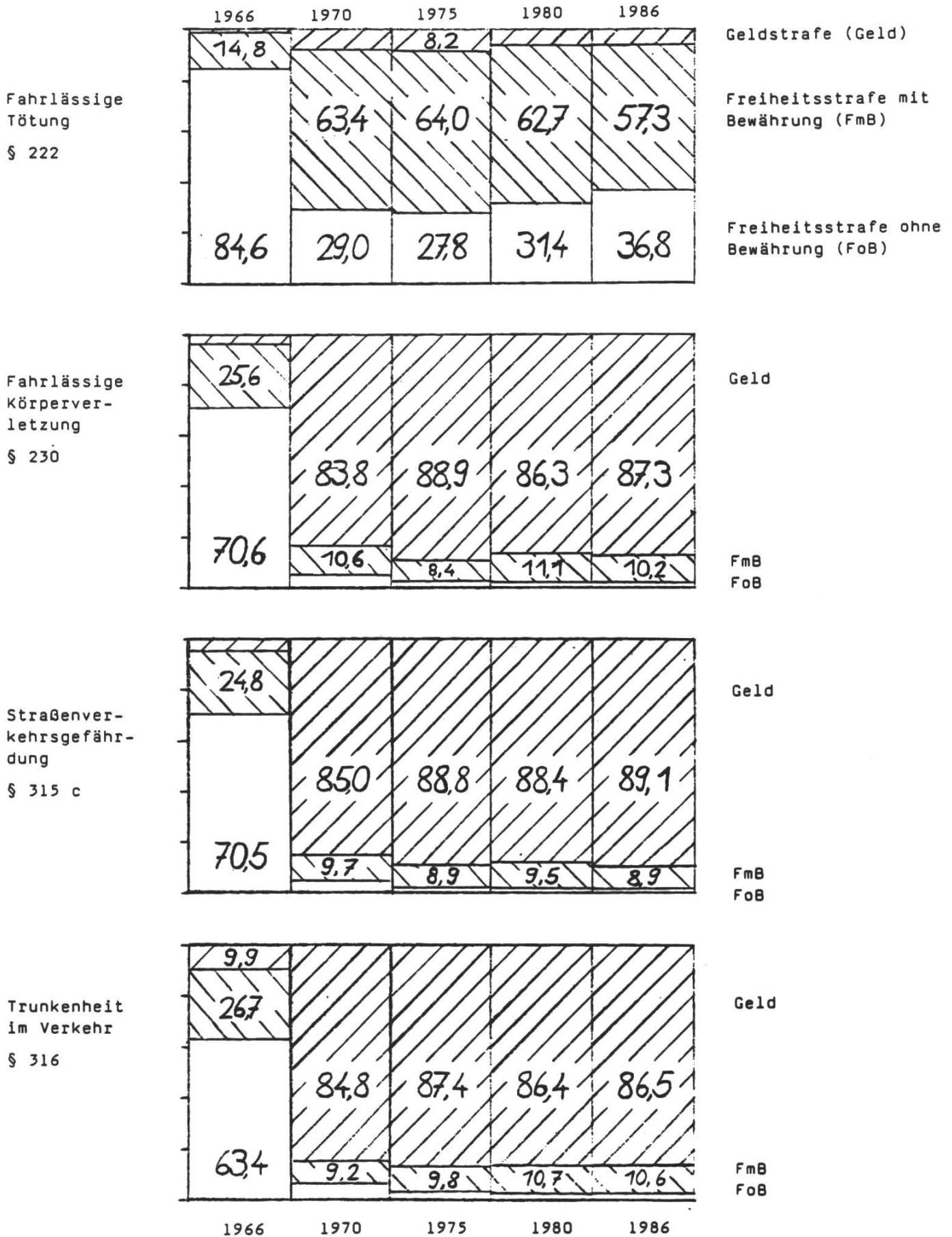
55) Stephan (Fn. 19), S. 223 f.

56) Vgl. Schöch (Fn. 3), S. 178-182; ergänzend Stephan (Fn. 19, Fn.

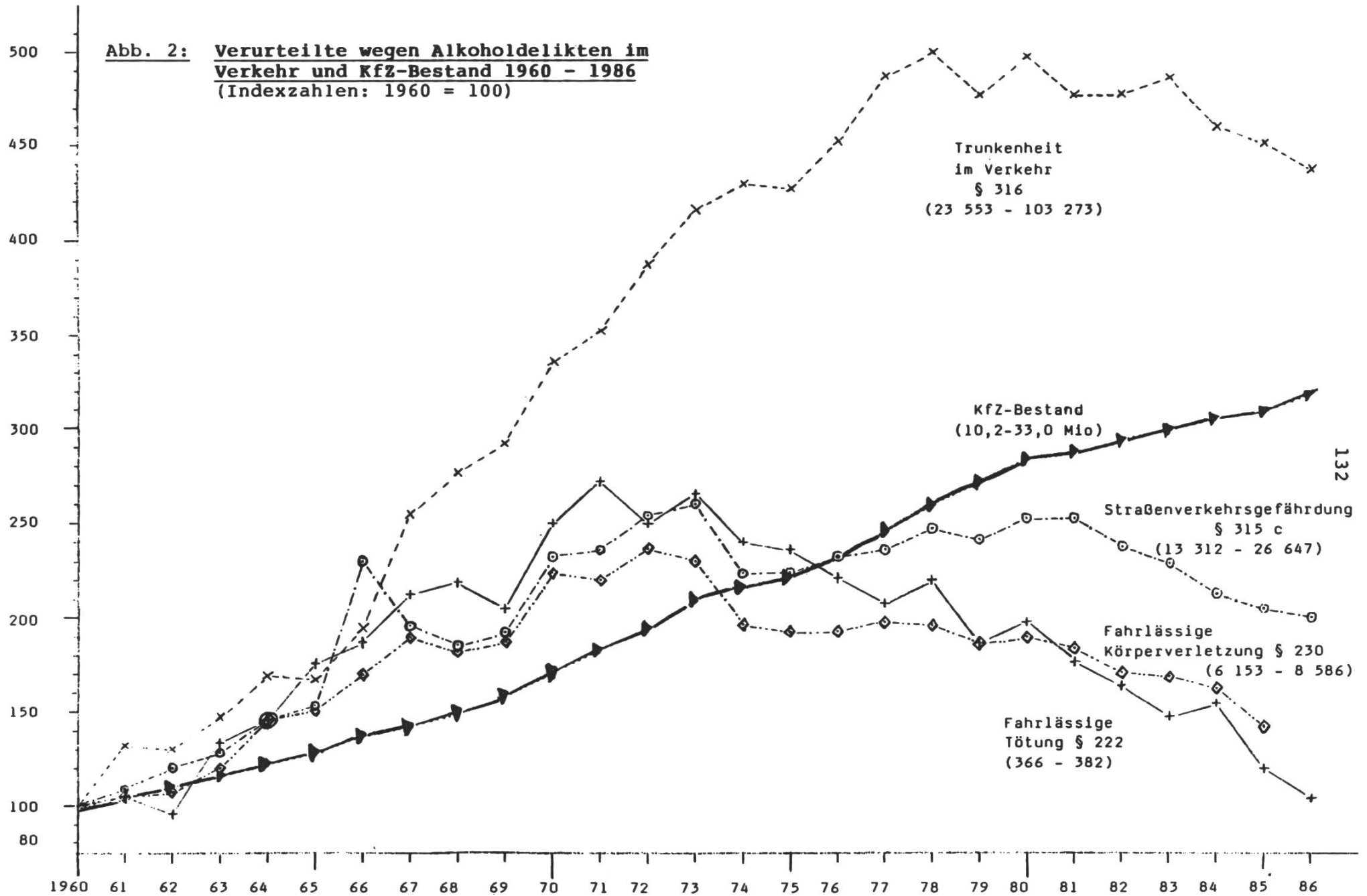
## *6. Konsequenzen*

Nur wenn wir den Mut zur differenzierten Behandlung haben und nicht mit Pauschalurteilen arbeiten, wird es uns gelingen, durch eine general- und spezialpräventiv erfolgreiche Sanktionsstrategie die schrecklichen Auswirkungen des Alkohols im Verkehr weiter zurückzudrängen.

Abb. 1: Sanktionspraxis bei Verkehrsdelikten  
unter Alkoholeinfluß 1966 - 1986



**Abb. 2: Verurteilte wegen Alkoholdelikten im Verkehr und Kfz-Bestand 1960 - 1986**  
 (Indexzahlen: 1960 = 100)



**Abb. 3: Alkoholdelikte im Verkehr je 100 000 Kraftfahrzeuge  
und Bierkonsum je Einwohner ab 15 Jahre  
1960 - 1986**  
(Indexzahlen: 1960 = 100)

