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

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 7 (1989)

Artikel: Strassenverkehrstäter im Strafvollzug : Erfahrungen aus Baden-Württemberg

Autor: Dolde, Gabriele

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1051285

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: 09.01.2026

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

STRASSENVERKEHRSTÄTER IM STRAFVOLLZUG

Erfahrungen aus Baden-Württemberg

Gabriele Dolde

Einleitung

Im folgenden Referat wird nur ein kleiner Ausschnitt der Strassenverkehrstäter betrachtet, nämlich derjenige, der in den Strafvollzug kommt - sei es aufgrund einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung, aufgrund des Widerrufs einer zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafe oder im Wege der Ersatzfreiheitsstrafe. Letzteres trifft nur extrem selten zu, denn die meisten Strassenverkehrstäter zahlen ihre Geldstrafe.

Bezogen auf die strafrechtlichen Verurteilungen wegen Strassenverkehrsdelinquenz kommt nur ein relativ kleiner Teil in den Strafvollzug1). Unter diesem Aspekt mag das folgende Referat irrelevant erscheinen. Aber betrachtet man die Population der Strafgefangenen, so stellen die wegen Strassenverkehrstaten Inhaftierten mit einem Anteil von fast 10 % einen zahlenmässig nicht unerheblichen Teil dar.

Nach der Stichtagszählung vom 31. März 1988 waren in Baden-Württemberg 9.1 % der männlichen Strafgefangenen im Alter ab 18 Jahren wegen Strassenverkehrsdelikten inhaftiert. Das waren 431 Gefangene. Sieht man von den 21.1 % wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis nach dem Strassenverkehrsgesetz (StVG) Verurteilten ab, so verbleiben noch 340 Strafgefangene, die wegen Straftaten im Strassenverkehr nach dem StGB verurteilt waren. Von ihnen hatten 85.2 % das Delikt in Trunkenheit begangen. Zahlenmässig am stärksten vertreten sind die wegen Gefährdung des Strassenverkehrs infolge des Genusses alkoholischer Getränke (& 315 c StGB) und die wegen Trunkenheit im Verkehr (316 StGB) Verurteilten2).

---

1) S. dazu H. Schöch in diesem Band.
2) Zur Verteilung der Deliktsgruppen, die am 31.3.1988 wegen Strassenverkehrstaten inhaftiert waren, s. Tabelle 1, Spalte 1

Unter den weiblichen Strafgefangenen, die ohnehin zahlenmässig nur eine geringe Bedeutung haben, bilden Strassenverkehrstäterinnen eine extreme Ausnahme, so dass sie im folgenden Referat vernachlässigt werden. Es werden nur männliche erwachsene Verkehrstäter betrachtet, die in Baden-Württemberg im offenen Vollzug untergebracht sind. Diese Täter gelten i.d.R. als nicht flucht- oder missbrauchsgefährlich.

Dabei wird von zwei getrennt voneinander durchgeführten Untersuchungen ausgegangen. Die eine Untersuchung hatte zum Ziel, die sofortige Zulassung zum Freigang im Rahmen des Kurzstrafenvollzugs wissenschaftlich zu begleiten. Dabei fiel auf, dass - obwohl nicht gezielt beabsichtigt - in der Mehrzahl die Strassenverkehrstäter Nutzniesser dieses Vollzugsprogramms waren.

Die zweite Untersuchung beschäftigt sich direkt mit Strassenverkehrstätern, die in Baden-Württemberg nach dem Vollstreckungsplan in eine bestimmte Vollzugseinrichtung (Sachsenheim) eingewiesen werden und dort mit sog. Nachschulungskursen vom späteren Rückfall abgehalten werden sollen. Bevor ich darauf zurückkomme, lassen Sie mich die erste Untersuchung skizzieren. Sie ist in unserem Zusammenhang deswegen interessant, weil hier bereits Daten zur Legalbewährung vorliegen.

1. Strassenverkehrstäter im Rahmen des Kurzstrafenprogramms

Seit 1983 wird in Baden-Württemberg ein Programm zum Vollzug kurzer Freiheitsstrafen bis zu 1 Jahr durchgeführt, das durch die sofortige Zulassung zum Freigang die soziale Desintegration des Gefangenen vermeidet, vergleichbar der Einrichtung der Halbgefangenschaft in der Schweiz. Inhaltlich verfolgt das Programm in erster Linie das Ziel, ein intaktes Arbeitsverhältnis eines Gefangenen mit einer kurzen Freiheitsstrafe während der Zeit des Vollzugs aufrechtzuerhalten. "Selbststeller" mit Freiheitsstrafen bis zu 12 Monaten werden innerhalb einer Woche nach Strafantritt zum Freigang an ihrer bisherigen Arbeitsstelle zugelassen, wenn keine besonderen, fest umschriebenen Ausschlussgründe, wie Straftaten mit groben Gewalttätigkeiten gegen Personen, Verletzung der sexuellen Selbstbestimmung oder Verurteilung nach dem Gesetz über den Verkehr mit Betäubungsmitteln

vorliegen. Ausschlussgründe bilden auch eine erhebliche Suchtgefahr, eine bestehende Untersuchungs-, Auslieferungs- und Abschiebehaft oder eine noch nicht vollzogene freiheitsentziehende Massregel der Besserung und Sicherung. Aus diesen formalen Bedingungen und Ausschlussgründen ist ersichtlich, dass zumindest theoretisch eine Vielzahl von Tätergruppen mit diesem Vollzugsprogramm erfasst werden könnte. In der Realität sind die Nutzniesser dieses Programms aber keineswegs repräsentativ für den Kurzstrafenvollzug, vielmehr sind Verschiebungen zugunsten der Strassenverkehrstäter festzustellen.

62 % aller 1983 im Rahmen des Kurzstrafenprogramms zum sofortigen Freigang Zugelassenen waren Strassenverkehrstäter. Diese Selektion zugunsten der Strassenverkehrstäter ist primär damit zu erklären, dass diese einen festen Arbeitsplatz hatten und somit als weitgehend sozial integrierte Straftäter ihre Freiheitsstrafe im Freigang verbüssten.

1.1. Differenzierung der Strassenverkehrstäter nach Einweisungsdelikt, -strafe und Vorstrafen

Wir hatten in unserer Untersuchung alle Gefangenen erfasst, die 1983 einen Antrag auf sofortige Zulassung zum Freigang gestellt hatten3). Die Differenzierung der Freigängerpopulation nach ihrem Einweisungsdelikt ist aus der Tabelle 1, Spalte 2 zu entnehmen. Daraus ist zu ersehen, dass die wegen Gefährdung bzw. Trunkenheit im Strassenverkehr Inhaftierten die zahlenmässig stärkste Gruppe der Freigänger darstellen (55.2 %). Vergleicht man die Untersuchungsgruppe der Freigänger mit den nach der Vollzugsstatistik (Stichtagszählung am 31.3.1988) ausgewiesenen Strassenverkehrstätern in Baden-Württemberg, so sind keine erheblichen Unterschiede festzustellen. Lediglich "unerlaubtes Entfernen vom Unfallort" war als Einweisungsdelikt bei den Freigängern deutlich unterrepräsentiert (nur

3) Zum Untersuchungsansatz und den Ergebnissen aus dem ersten Untersuchungsabschnitt s. G. Dolde / D. Rössner: Auf dem Wege zu einer neuen Sanktion: Vollzug der Freiheitsstrafe als Freizeitstrafe, ZStW 99 (1987), S. 436 ff. Zu den Ergebnissen aus der Legalbewährungsstudie hierzu s. G. Dolde: Vollzug der kurzen Freiheitsstrafe ohne soziale Desintegration: Verlauf und Erfolg des "Kurzstrafenprogramms" in Baden-Württemberg. In: Strafrechtspraxis und Kriminologie. Festgabe für Hans Göppinger, Bonn-Bad Godesberg 1989.

ein Fall), dafür waren relativ viele Freigänger wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis inhaftiert.

In Baden-Württemberg erhalten fast alle Strassenverkehrstäter im Vollzug die Möglichkeit des Freigangs, allerdings werden über die Hälfte erst nach einer gewissen Uebergangszeit im Vollzug zum Freigang zugelassen4). Die folgenden Aussagen beziehen sich nur auf die sofort nach Strafantritt zum Freigang Zugelassenen.

90 % der Strassenverkehrstäter dieser Freigänger - sieht man von den wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis Inhaftierten ab - haben das Einweisungsdelikt unter Alkohol begangen. Bei den wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis zu Freiheitsstrafe Verurteilten spielt der Alkohol bei früherer Verkehrsdelinquenz eine Rolle, aber nicht unbedingt im Zusammenhang mit dem Einweisungsdelikt.

Hinsichtlich der Einweisungsstrafe fällt auf, dass der überwiegende Teil der wegen fahrlässiger Tötung Inhaftierten eine Freiheitsstrafe ohne Strafaussetzung zur Bewährung zu verbüssen hat (75 %). Dagegen verbüssen die wegen Gefährdung bzw. Trunkenheit im Strassenverkehr und die wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis Inhaftierten in der Mehrzahl den Widerruf einer zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafe, die z.T. kombiniert ist mit einer weiteren Freiheitsstrafe ohne Strafaussetzung zur Bewährung.

Betrachtet man die Höhe der Freiheitsstrafe, so sind auch hier Unterschiede festzustellen in der Weise, dass die wegen fahrlässiger Tötung bzw. Körperverletzung im Strassenverkehr Inhaftierten zum grössten Teil eine Freiheitsstrafe zwischen über 6 und 12 Monaten zu verbüssen haben, während bei den anderen Tätergruppen die Freiheitsstrafen etwas kürzer sind - in der Mehrzahl unter 6 Monaten.

Auch die Frage, ob der Gefangene schon vor der Inhaftierung zum Untersuchungszeitpunkt in Haft war, zeigt Unterschiede: 81 % der wegen

---

4) G. Staiger: Zum Strafvollzug an Verkehrstätern, in: Kriminologie und Strafrechtspraxis - Tagungsberichte des Kriminologischen Arbeitskreises, hrsg. von H. Göppinger, Band 6: Entziehung und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, Tübingen 1985, S. 125 ff.

fahrlässiger Tötung bzw. Körperverletzung zu Freiheitsstrafen Verurteilten war noch nie in Haft, der entsprechende Anteil beträgt bei den Trunkenheitstätern 60 % und bei den wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis Inhaftierten nur 40 %. Die letztgenannte Gruppe hatte also in der Mehrzahl schon Hafterfahrung.

Ganz eklatant unterscheiden sich die wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis Inhaftierten hinsichtlich der Zahl der Vorverurteilungen. Sie sind besonders häufig vorbestraft; 79 % haben über 4 Vorverurteilungen. Das gleiche trifft nur für 47 % der Trunkenheitstäter und 9 % der wegen fahrlässiger Tötung oder Körperverletzung Inhaftierten zu. Von der letztgenannten Gruppe waren sogar 59 % ohne Vorstrafen in den Vollzug gekommen. Hierbei ist noch nicht nach einschlägigen und anderen Vorstrafen unterschieden. Es wurden also auch Verurteilungen wegen anderer als Strassenverkehrsdelikte mitgezählt. Betrachten wir den Deliktsschwerpunkt im Lebenslängsschnitt, so zeigt sich, dass die Mehrzahl der vorbestraften Strassenverkehrstäter im offenen Vollzug auch im Lebenslängsschnitt überwiegend, allerdings nicht ausschliesslich, Strassenverkehrsdelikte begangen haben.

1.2. Ablösung vom Freigang

Der Strafvollzug im Freigang verlief in den meisten Fällen problemlos. Kurz zusammengefasst ist lediglich bemerkenswert, dass die wegen fahrlässiger Tötung bzw. Körperverletzung Inhaftierten den Freigang mit weniger Komplikationen durchgestanden haben als die anderen beiden Tätergruppen. Während von der erstgenannten Gruppe nur 6 % abgelöst wurden, obwohl sie die längsten Freiheitsstrafen zu verbüssen hatten, beträgt die Ablösungsquote der anderen beiden Tätergruppen 25 % und 21 %. Der Hauptgrund für die Ablösung lag im Alkoholkonsum, d.h. die Gefangenen haben bei der Rückkehr vom Freigang trotz strikten Alkoholverbots deutlich wahrnehmbare Alkoholspuren hinterlassen. Bei mehrfacher Auffälligkeit wegen Alkohols wurden sie vom Freigang abgelöst6).

---

6) Zu den Ablösungsgründen s. G. Dolde / D. Rössner (Anm. 3), S. 437 f.

1.3. Legalbewährung nach der Entlassung

Zur Ueberprüfung der Legalbewährung wurden die Auskünfte aus dem Bundeszentralregister ausgewertet (s. Tabelle 2). Wir überblicken eine Ueberprüfungszeitraum von 4 bis 5 Jahren. Wird jede Verurteilung im Ueberprüfungszeitraum als Rückfall gezählt, so zeigen die Daten, dass in einem Zeitraum von über 4 Jahren 25 % der wegen fahrlässiger Tötung bzw. Körperverletzung Inhaftierten und 43 % bzw. 47 % der anderen beiden Tätergruppen rückfällig wurden.

Nun sind aber Wiederverurteilungsquoten ohne Qualifizierung nach Delikt und Strafmass wenig aussagekräftig, bedenkt man, dass auch im Bevölkerungsdurchschnitt, also bei Nichtinhaftierten, mindestens ein Drittel irgendwann im Leben wegen Straftaten verurteilt wird. Unter dem Aspekt, dass es sich hier immerhin um Probanden handelt, die zum Vollzug einer Freiheitsstrafe verurteilt worden sind, erscheint es gerechtfertigt, von den im Ueberprüfungszeitraum erneut verurteilten die Probanden besonders hervorzuheben, die erneut eine Freiheitsstrafe zu verbüssen haben und somit wieder in den Vollzug zurückkehren, kurz als "Wiederkehrer" bezeichnet. Hier zeigt sich, dass die wegen fahrlässiger Tötung oder Körperverletzung Inhaftierten nur zu 9 % wieder in den Vollzug zurückkehren müssen. Bei den anderen beiden Tätergruppen liegt die Wiederkehrerquote bei 17 % und 21 %.

Betrachtet man das höchste Strafmass im Ueberprüfungszeitraum, so wurde nur bei einem relativ geringen Teil im Ueberprüfungszeitraum Freiheitsstrafe ohne Bewährung ausgesprochen (6 % und 13 %). Bei einem Teil der "Wiederkehrer" war zunächst die Freiheitsstrafe zur Bewährung ausgesetzt und wurde dann widerrufen. Zu Geldstrafe wurde ein etwa gleich hoher Prozentsatz der drei Strassenverkehrstätergruppen wiederverurteilt.

Bei den meisten wiederverurteilten Strassenverkehrstätern ist im Ueberprüfungszeitraum nur ein Urteil registriert.

Betrachtet man das Rückfalldelikt - bei mehreren Delikten wird das schwerste Delikt aufgenommen - so ist hervorzuheben, dass von allen drei Strassenverkehrstätergruppen ca. ein Fünftel in einem anderen Bereich rückfällig wurden, d.h. die Wiederverurteilung erfolgte nicht wegen einer

Strassenverkehrstat. Kein Strassenverkehrstäter wurde im Ueberprüfungszeitraum wiederverurteilt wegen fahrlässiger Tötung oder Körperverletzung im Strassenverkehr.

Von wegen Trunkenheit im Strassenverkehr Inhaftierten wurden 14 % einschlägig rückfällig; hinzu kommen noch 7 %, die wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis rückfällig wurden. Damit wurden 21 % der Trunkenheitstäter im Rückfallzeitraum wegen eines Strassenverkehrsdelikts wiederverurteilt.

Die wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis Inhaftierten wurden zu 17 % wegen Trunkenheit im Strassenverkehr und 8 % einschlägig wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis rückfällig, so dass von dieser Gruppe insgesamt 25 % wegen Verkehrsdelinquenz wiederverurteilt wurden.

Bei den 7 % bzw. 8 % wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis Rückfälligen handelt es sich möglicherweise um ein Folgedelikt der Entziehung der Fahrerlaubnis, die i.d.R. mit der vorherigen Verurteilung verbunden war. Es ist denkbar, dass diese Täter, hätten sie die Möglichkeit der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis gehabt, nicht mehr rückfällig geworden wären. Andererseits zeigen die Daten aber auch, dass die wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis inhaftierten "nur" zu 8 % einschlägig rückfällig wurden.

Wir werten die Auskünfte aus dem Bundeszentralregister auch danach aus, inwieweit das Delikt im Zusammenhang mit Alkoholeinfluss registriert wurde. In Anbetracht der Tatsache, dass Alkohol beim Einweisungsdelikt eine erhebliche Rolle spielte, vor allem bei den wegen fahrlässiger Tötung bzw. Körperverletzung und bei den wegen Gefährdung des Strassenverkehrs bzw. Trunkenheit Inhaftierten - ist es erstaunlich, dass der Alkohol im Rückfallzeitraum nicht häufiger erwähnt wurde. In allen drei Gruppen wurde bei deutlich weniger als der Hälfte Alkohol im Zusammenhang mit dem Delikt registriert. Hier können sich Informationsprobleme auswirken, denn wir konnten nur die Angaben auswerten, die im Bundeszentralregister enthalten sind.

Fasst man die Daten zur Rückfälligkeit zusammen, so ergibt sich, dass die wegen fahrlässiger Tötung bzw. Körperverletzung Inhaftierten das geringste Rückfallrisiko haben. Sowohl ihre Wiederverurteilungsquote als auch

ihre "Wiederkehrerquote" ist deutlich geringer als bei den anderen beiden Tätergruppen. Ausserdem fielen die wegen Tötung oder Körperverletzung Inhaftierten nur zu einem sehr geringen Anteil (nämlich 6 %) im Ueberprüfungszeitraum von mindestens 4 Jahren überhaupt wegen Strassenverkehrstaten wieder auf und zwar ausschliesslich wegen Gefährdung des Strassenverkehrs bzw. Trunkenheit. Die meisten Wiederverurteilten begingen ihre Straftaten in einem anderen Bereich, z.B. Eigentumskriminalität oder Körperverletzung im Zusammenhang mit Wirtshausbesuchen.

Die relativ geringe Rückfälligkeit der wegen fahrlässiger Tötung oder Körperverletzung im Strassenverkehr Inhaftierten kann durch mehrere Faktoren erklärt werden. Einerseits ist bedeutungsvoll, dass diese Gruppe in der Mehrzahl keine Vorverurteilungen hatte, während die anderen Tätergruppen mehrfach vorbestraft waren und in der Mehrzahl zur Bewährung ausgesetzte Freiheitsstrafen aufgrund des Widerrufs zu verbüssen hatten. Der Zusammenhang zwischen Vorstrafenzahl und Rückfälligkeit ist hinlänglich bekannt. Die Trunkenheitstäter und die wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis Inhaftierten hatten also schon nach der vorherigen Sanktion versagt und kamen daraufhin in den Strafvollzug. Dagegen mussten die wegen fahrlässiger Tötung oder Körperverletzung Inhaftierten eine Freiheitsstrafe ohne Bewährung als relativ harten Denkzettel verbüssen. In Anbetracht der Tatsache, dass vier Fünftel noch nie in Haft waren, mag auch eine erhebliche Strafempfindlichkeit vorliegen.

Der wichtigste Erklärungsfaktor ist aber wohl, dass die Tat an sich schon schwere bzw. schockierende Folgen zeigt, nämlich die Tötung oder schwere Körperverletzung einer oder mehrerer Personen. Auch Ostermann stellte in seiner Rückfalluntersuchung für Baden-Württemberg fest, dass den extrem schweren Folgen der Tat rückfallsverhindernde Wirkung zukommt7). In diesem Zusammenhang ist unter spezialpräventiven Aspekten zu fragen, ob diese Tätergruppe, die zum überwiegenden Teil nicht vorbestraft war, einer Freiheitsstrafe ohne Strafaussetzung zur Bewährung (meistens über 6 Monate) bedurft hätte. Die Denkzettelwirkung der Freiheitsstrafe8) - auch in

---

7) St. Ostermann: Das Legalverhalten erstmals alkoholauffälliger Kraftfahrer in Baden-Württemberg, jur. Diss. 1988, S. 193.

8) Zur Denkzettelwirkung der kurzen Freiheitsstrafe s. s. K.-L. Kunz: Der kurzfristige Freiheitsentzug in der

abgeschwächter Form der sofortigen Zulassung zum Freigang - wäre bei dieser Gruppe möglicherweise entbehrlich gewesen. Hier kann ich aber nur spekulative Vermutungen anstellen. Das Forschungsdesign erlaubt es nicht, die Hypothese der Austauschbarkeit der Sanktionen für diese Tätergruppe zu überprüfen. Die Untersuchung von Albrecht9) legt allerdings die empirische Gültigkeit der Austauschbarkeitsthese nahe.

Unsere Daten zeigen, dass die Wiederverurteilungsquote der Strassenverkehrstäter nach offenem Strafvollzug keineswegs besonders dramatisch ist. Sie liegt jedenfalls nicht höher als die Wiederverurteilungsquote bei anderen Tätergruppen nach entsprechendem Vollzug10). Und sie ist auch deutlich niedriger als die in der Literatur immer wieder zitierte Rückfallquote von 60 % bei Zweittätern mit Trunkenheitsdelikten, soweit keine psychologische Intervention erfolgt11).

Auch unsere Trunkenheitstäter waren weit überwiegend vorbestraft - u.a. auch wegen Strassenverkehrsdelikten - und blieben doch in der Minderzahl ohne Wiederverurteilung nach der Entlassung aus dem offenen Vollzug. Insbesondere die einschlägige Wiederverurteilung unserer Strassenverkehrstäter ist bei weitem nicht so hoch, wie man es nach der allgemeinen Einschätzung der Gefährlichkeit erwarten könnte. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass bei unserer Untersuchung Ordnungswidrigkeiten und das Dunkelfeld völlig unberücksichtigt blieben; letzteres trifft auch für die meisten anderen Rückfalluntersuchungen zu. Es ist möglich, dass Baden-Württemberg eine besonders geringe Kontrolldichte, verbunden mit einer geringen Sanktionswahrscheinlichkeit hat. Die Freiburger Untersuchungen von

---

Schweiz: Intention und Anwendung. In: Aktuelle Probleme des Straf- und Massnahmenvollzugs, hrsg. von Schuh, Grüsch 1987, S. 49 ff. T. Weigend: Die kurze Freiheitsstrafe - eine Sanktion mit Zukunft?'JZ 1986, S. 260 ff. G. Kaiser: Kriminologie, 2. Aufl., Heidelberg 1988, S. 927 ff.

9) H.-J. Albrecht: Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, Freiburg 1982, S. 227.

10) Bei Freigängern, die nicht wegen Straftagen im Strassenverkehr inhaftiert waren, beträgt die Wiederverurteilungsquote 51.7 % und die Wiederkehrerquote 16.7 %.

11) Vgl. Kunkel: Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Strassenverkehr, TÜV Rheinland, S. 103 ff. (1977). R. Goderbauer/R. Wulf: Soziales Training alkoholauffälliger Verkehrstäter im Strafvollzug, in: Blutalkohol 1986 (23), S. 35.

Rosner und Ostermann12) legen ähnliche Vermutungen nahe. Andererseits haben wir eine hohe Verkehrsdichte, welche die Unfallwahrscheinlichkeit bei der Kraftfahrzeugbenutzung im alkoholisierten Zustand erhöht, so dass damit auch die Entdeckungswahrscheinlichkeit der Trunkenheitstäter steigt. Ohne Unfall als Trunkenheitstäter im Strassenverkehr entdeckt zu werden, hängt weitgehend vom Zufall ab und ist ziemlich unwahrscheinlich.

1.4. "Denkzetteleffekt" des Strafvollzugs ohne Desozialisierung

Auch wenn m.E. das Rückfallrisiko der hier untersuchten Strassenverkehrstäter im Vergleich zu anderen Tätergruppen nicht als dramatisch anzusehen ist, erscheint es doch lohnenswert, über die Art des Vollzugs an Strassenverkehrstätern nachzudenken. Wir haben hier nur die Strassenverkehrstäter betrachtet, die unmittelbar nach Strafantritt zum Freigang an ihrer bisherigen Arbeitsstelle zugelassen werden und die auch nach wenigen Wochen an Wochenenden relativ regelmässig Urlaub zu ihren Bezugspersonen erhalten. Bei diesem Vollzugsprogramm wird eine Desintegration als schädliche Folge des Vollzugs weitgehend vermieden; es werden vorwiegend der Schlafplatz vorgeschrieben und die Freizeitmöglichkeiten der Betroffenen beschnitten; man kann insofern von einer "Freizeitstrafe" sprechen13). Nach Arbeitsschluss haben die Inhaftierten regelmässig ohne Alkoholkonsum in die Anstalt zurückzukehren. Das ist sicher für diesen Täterkreis, der auf jeden Fall alkoholgefährdet ist, eine erhebliche Belastung und in gewissem Sinne auch ein Training, ohne Alkohol auszukommen. Im Strafvollzug selbst wurde diesen Freigängern allerdings kein Behandlungsangebot gemacht, das ihre Defizite im Umgang mit Alkohol und Teilnahme am Strassenverkehr angeht. Falls dieser Vollzug spezialpräventiv wirkt, dann ist es der Denkzetteleffekt ohne Desozialisierung14).

Die relativ geringe Rückfälligkeit nach dieser Form des Strafvollzugs

---

12) St. Ostermann/A. Rösner: Das Legalverhalten nachgeschulter und nicht-nachgeschulter alkoholauffälliger Ersttäter in Baden-Württemberg. Gutachten Teil II der Forschungsgruppe Kriminologie des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationale Strafrecht, Freiburg 1986.

13) Vgl. G. Dolde/D. Rössner: Auf dem wege zu einer neuen Sanktion: Vollzug der Freiheitsstrafe als Freizeitstrafe, ZStW 99 (1987), S. 433 f.

14) S. dazu auch St. Bauhofer in diesem Band.

sollte allerdings nicht dazu verleiten, noch häufiger kurze Freiheitsstrafen ohne Strafaussetzung zur Bewährung auszusprechen. Auch wenn die desozialisierende Wirkung des Freigängervollzugs minimal ist, sollte der Vorgang ambulanter Massnahmen bleiben. Ich bin nicht sicher, ob langfristig sich ein Systemeffekt in der Weise einstellt, dass sich durch die Möglichkeit des Freigangs die richterliche Strafzumessung in Richtung auf vermehrte Verhängung unbedingter Freiheitsstrafen verändert, wenn die schädlichen Folgen des Strafvollzugs durch die Möglichkeit des sofortigen Freigangs minimiert sind. Die Ausführungen von Schöch in diesem Band legen diese Vermutung nahe. Schöch zeigt, dass bei fahrlässiger Tötung im Strassenverkehr in den 80er Jahren die unbedingten Freiheitsstrafen wieder zunehmen, nachdem sie nach der Strafrechtsreform von 1969 zunächst drastisch zurückgegangen waren und sich dann stabilisierten. Der vermutete Systemeffekt ist allerdings nur eine sehr vage Hypothese, die noch empirischer Ueberprüfung bedarf.

Es bleibt in unserer Untersuchung offen, ob und ggf. in welcher Zeit die Strassenverkehrstäter nach der Entlassung ihren Führerschein wieder erhalten. Während des Vollzugs hatten sie i.d.R. keine gültige Fahrerlaubnis und durften selbstverständlich während des Freigangs auch kein Kraftfahrzeug führen. In der Diskussion mit einigen Freigängern war zu erfahren, dass die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis als ein sehr dringendes und schwer zu lösendes Problem für die Zeit nach der Entlassung angesehen wird. Die medizinisch-psychologische Untersuchung, die meist bei ehemaligen Strafgefangenen nach Ablauf der Sperrfrist eine Vorbedingung für die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis ist, wurde als nur schwer zu überwindendes Hindernis dargestellt und es wurden heftige Aggressionen gegen die mit der medizinisch-psychologischen Untersuchung beauftragten Psychologen geäussert. Es ist zu vermuten, dass ein sehr viel grösserer Teil nach der Entlassung ohne Fahrerlaubnis ein Kraftfahrzeug fährt, als wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis wiederverurteilt wurde (Dunkelfeld).

2. *Nachschulungskurse für alkoholauffällige Strassenverkehrstäter im Strafvollzug*

Seit September 1985 wird in Baden-Württemberg den alkoholauffälligen Strassenverkehrstätern im Strafvollzug eine Behandlung i.S. des sozialen Trainings angeboten15). Psychologen der Technischen Ueberwachungsvereine, die bisher Erfahrungen mit Nachschulungskursen in Freiheit gesammelt haben, führen nun in einer Vollzugsanstalt, die schwerpunktmässig für Strassenverkehrstäter zuständig ist (Sachsenheim), Nachschulungskurse für alkoholauffällige Strassenverkehrstäter durch.

Die Kursziele sind: Trennung von Alkoholkonsum und Teilnahme am Strassenverkehr, Beseitigung von Informationsdefiziten, Korrektur von Entlassungsmängeln und Fehlverhalten, Erarbeitung von Selbstbeobachtungs- und Selbstkontrolltechniken, Einübung von Verhaltens- und Handlungsalternativen. Die Gruppengespräche mit höchstens 10 Teilnehmern finden in acht abendlichen Sitzungen zweimal wöchentlich in der Anstalt statt und dauern jeweils 2 1/2 Stunden.

Der Kriminologische Dienst führt zu diesem Modellversuch Begleituntersuchungen durch16). Damit komme ich zu der anfangs angesprochenen zweiten Untersuchung an Strassenverkehrstätern im Strafvollzug Baden-Württembergs.

---

15) R. Goderbauer/R. Wulf: Soziales Training alkoholauffälliger Verkehrstäter im Strafvollzug (Anm. 11), S. 35 ff. haben für den Strafvollzug Baden-Württemberg das Behandlungsprogramm für Strassenverkehrstäter entwickelt, dort sind auch die Vorbilder hierfür nachzulesen

16) G. Dolde/U. Siegmund: Begleituntersuchung zur Nachschulung alkoholauffälliger Strassenverkehrstäter im Strafvollzug: Der Nachschulungskurs aus der Sicht der Teilnehmer, unveröffentlichter Bericht Stuttgart 1988. U. Siegmund: Nachschulungskurse für alkoholauffällige Strassenverkehrstäter im Strafvollzug aus der Sicht der Teilnehmer. In: Zeitschrift für Strafvollzug und Straffälligenhilfe, 1988, S. 207 ff.

2.1. Die Begleituntersuchungen: Untersuchungs- und Vergleichgruppe

Die Untersuchung erfasst alle Kursteilnehmer eines Kalenderjahres und als Vergleichsgruppe alle anderen in derselben Anstalt und Zeit inhaftierten Strassenverkehrstäter, die nicht zum Kurs zugelassen wurden.

Zum methodischen Ansatz der Untersuchung:

Es wurden einerseits die Gefangenenpersonalakten hinsichtlich der abgeurteilten Delinquenz im Lebenslängsschnitt und des Vollzugsverlaufs ausgewertet. Andererseits wurden die Untersuchungs- und Vergleichsgruppe mündlich in halbstandardisierter Form zu folgenden Bereichen interviewt: Persönliche Verhältnisse, Leistungsbereich (Schulbildung, Ausbildung, Arbeit), Freizeitverhalten, Trinkverhalten, der mit dem Strassenverkehr zusammenhängende Bereich (wie Führerschein, Fahrpraxis, Alkohol im Strassenverkehr), Sanktion einschliesslich Führerscheinentzug und Sperre sowie schliesslich Motivation und Einstellung zum Nachschulungskurs.

Die Untersuchungsgruppen bestehen aus 62 Kursteilnehmern und 65 Nichtkursteilnehmern. Ihre Einweisungsdelikte sind aus der Tabelle 1, den letzten beiden Spalten zu ersehen.

Bei über 90 % wurden die Einweisungsdelikte im Zusammenhang mit Alkohol begangen. Dabei betrug die Blutalkoholkonzentration bei den Kursteilnehmern im arhytmetischen Mittel 1.8 ‰; bei den Nichtteilnehmern am Kurs war die Blutalkoholkonzentration mit durchschnittlich 2.1 ‰ noch höher.

2.2. Selektion der Kursteilnehmer

Den für die Teilnahme an den Kursen als geeignet erachteten Gefangenen wird der Kurs von der Anstalt nachdrücklich empfohlen. Die Gefangenen kommen i.d.R. dieser Empfehlung nach, weil sie sich Vorteile für den Vollzugsverlauf, die vorzeitige Entlassung aus der Haft und die Wiedererlangung des Führerscheins versprechen.

Folgende Gründe wurden für die Nichtempfehlung des Kurses genannt:

- Klinisch relevanter Alkoholismus (27 %)
- erhebliche Straftaten ausserhalb des Strassenverkehrs (polytrop: 19 %)
- zu kurze Aufenthaltsdauer in der Vollzugsanstalt (8 %)
- keine freien Plätze im Kurs (43 %).

Faktisch erfolgte die Selektion zugunsten der wegen fahrlässiger Tötung bzw. Körperverletzung im Strassenverkehr Inhaftierten. Diese waren unter den Kursteilnehmern im Vergleich zur sonstigen Vollzugspopulation überrepräsentiert und erschienen auch aufgrund des geäusserten Leidensdrucks am höchsten für die Kurse motiviert.

2.3. Motive für die Kursteilnahme

Laut Interviewergebnis waren die wichtigsten Motive für die Kursteilnahme die Erwartung einer Wissensvermittlung sowie Vorteile bei der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, z.B. Sperrfristabkürzung. Der Wunsch nach einer Einstellungs- oder Verhaltensänderung stand der Häufigkeit nach gesehen erst an dritter Stelle, wurde aber immerhin noch von 43 % genannt17).

2.4. Subjektive Beurteilung der Kurse durch die Kursteilnehmer

Die Teilnehmer wurden gefragt, was ihnen der Kurs gebracht hat. Es ist anzunehmen, dass der Befragte, wenn er sich frei über den Kurs äussern kann, diejenigen Dinge erwähnt, die hängengeblieben sind bzw. die ihn beeindruckt haben. 76 % der Befragten gaben an, dass sie im Kurs manches gelernt hätten, über das sie sich vorher keine Gedanken gemacht hätten; dabei wurde vor allem die Wirkung des Alkohols auf Körper und Psyche hervorgehoben. Auswirkungen des Alkohols auf das Fahrverhalten, Risiken des Fahrens mit Alkohol und mögliche Folgen von Trunkenheitsfahrten waren offensichtlich

---

17) Ostermann und Rosner (s. Anm. 12) fanden in ihrer explorativen Befragung von Teilnehmern vor dem Kurs, dass die Sperrfristabkürzung das wichtigste Motiv für die Kursteilnahme war (80.2 % der Antworten). Nur ein Sechstel der Befragten nannten als Kursmotiv das Erlernen einer Verhaltensänderung. Die von Ostermann und Rosner begleiteten Nachschulungskurse wurden in "Freiheit" durchgeführt.

auf der Wissensebene bei den Befragten angekommen. Die Hälfte der Befragten gab an, dass sich durch den Kurs ihre Einstellung zu Alkohol und der Teilnahme am Strassenverkehr verändert hatte.

Positiv wurde hervorgehoben: Der Erfahrungsaustausch mit anderen Teilnehmern, das Vorgehen der Kursleiter, die Möglichkeit zur freien Aeusserung, das Eingehen auf persönliche Probleme der Teilnehmer u.ä.

Die relativ positive Beurteilung des Kurses entspricht in der Tendenz den Ergebnissen zweier grösserer Untersuchungen in der Bundesrepublik Deutschland, die zur Wirksamkeit von Nachschulungskursen (Modell "Mainz 77" und "Leer") bei nichtinhaftierten Strassenverkehrstätern im Zusammenhang mit Alkohol durchgeführt wurden18).

Im Interview wurde auch nach der Kritik an den Kursen gefragt. Diese war aber längst nicht so stark ausgeprägt wie die positive Einschätzung. Die Kritikpunkte beziehen sich vorwiegend auf einzelne Themenstellungen, auf den indirekten Zwang zur Teilnahme am Kurs, auf die starke zeitliche Belastung nach einem anstrengenden Arbeitstag (die Kurse fanden abends zwischen 19.30 und 22.00 Uhr statt). Dennoch ist bemerkenswert, dass die Kursteilnahme regelmässig und ohne Abbruch erfolgte. Die Tatsache, dass hier Freigänger nach einem langen Arbeitstag und nach einem oft weiten Weg zurück in die Vollzugsanstalt dazu bereit waren, zweimal in der Woche in ihrer Freizeit am Kurs teilzunehmen, spricht schon allein für die Akzeptanz der Kurse. Schliesslich bezahlten sie für den Kurs einen Kostenbeitrag von DM 150.--.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Teilnehmer den Nachschulungskurs im Strafvollzug, also in einer Zwangssituation machten. Unsere

---

18) H.G. Götting, W. Jacobshagen, W.R. Nickel, M. Oetting und W. Winkler: Die Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer - Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FP 7714/7 der Bundesanstalt für Strassenwesen, dritter Projektabschnitt vom 1.7.1982 bis 31.12.1983. TÜV Hannover, Dezember 1983. E. Bussmann/ B. Gerhardt: Legalbewährung junger Alkoholverkehrsstraftäter - vergleichende Untersuchung nachgeschulter und nichtnachgeschulter Ersttäter beim Jugendgericht München. Blutaohol 1984 (21), S. 214 - 227.

19) J. Burgheim, D. Wicker: Ravensburger Nachschulungskurs für

Befragungsergebnisse mögen ebenfalls von dieser Zwangssituation beeinflusst sein. Inwieweit nachhaltige Wirkungen dieser Nachschulungskurse unter den gegebenen Bedingungen festzustellen sind, kann erst später durch eine Legalbewährungs-Kontrolle überprüft werden. Bis zum derzeitigen Zeitpunkt konnten wir jedenfalls keine wesentlichen Widerstände feststellen; auch hatten wir nicht den Eindruck, dass die Angaben in den Interviews unaufrichtig oder i.S. der sozialen Erwartung schöngefärbt waren.

Die bei der Untersuchung zum Kurzstrafenprogramm von den Gefangenen geäusserten Aggressionen gegen Psychologen, die mit der medizinisch-psychologischen Untersuchung beauftragt sind, scheinen bei den Kursteilnehmern weitgehend abgebaut zu sein. Bei letzteren dominiert eher die Erwartung einer positiven Beurteilung durch diese Psychologen bei der späteren Fahreignungsbegutachtung.

3. Ausblick: Teilnahme am Strassenverkehr als Bereich des sozialen Trainings im Strafvollzug

Die positiven Erfahrungen mit den Nachschulungskursen einer Anstalt für erwachsene Strassenverkehrstäter mit einem Durchschnittsalter von 30 Jahren (das Alter streut bis über 60 Jahre) veranlasste in den letzten Monaten auch eine Anstalt für junge Erwachsene im Alter von 21 - 25 Jahren (Ravensburg), sich ebenfalls um Kurse des sozialen Trainings für verkehrsauffällige Straftäter zu bemühen19).

Allerdings liegt das Problem bei diesen jungen Strafgefangenen nicht in der Trennung zwischen Alkoholkonsum und Teilnahme am Strassenverkehr, sondern es sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, möglichst bald nach der Entlassung eine Fahrerlaubnis wieder zu bekommen. In den meisten Fällen wurde bei den jungen Gefangenen die Fahrerlaubnis entzogen, weil sie im Zusammenhang mit ihrer Straftat, die keine Verkehrstat war, ein Kraftfahrzeug benutzten (z.B. zum Transport des Diebesguts). Diese Gruppe hat es sehr schwer, nach der Entlassung ohne mehrjährige Wartezeit den

---

) J. Burgheim, D. Wicker: Ravensburger Nachschulungskurs für verkehrsauffällige Straftäter (RANVEST), unveröffentlichter Bericht 1989.

20) H. Göppinger verweist aufgrund empirischer Analysen

Führerschein wieder zu erhalten. Da gerade bei jungen Erwachsenen die Fahrerlaubnis eine besonders grosse Rolle für die soziale Integration zukommt, sollen für diese Gruppe schon während des Vollzugs die Voraussetzungen geschaffen werden, damit sie nach der Entlassung möglichst bald die medizinisch-psychologische Untersuchung für die Erlangung der Fahrerlaubnis ablegen können20).

Dieser Ausblick auf weitere Planungen soll zeigen, dass es sich lohnt, dem Bereich Teilnahme am Strassenverkehr im Rahmen des sozialen Trainings im Strafvollzug verstärkt Aufmerksamkeit zu schenken. Auch wenn Strassenverkehrstäter nach dem Strafvollzug nicht in dem Ausmass als Rückfällige registriert werden, wie oft vermutet wird, so ist es dennoch angezeigt, ihre künftige Teilnahme am Strassenverkehr durch geeignete Massnahmen im Vollzug vorzubereiten. Einer Wiederverurteilung wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis sollte durch Massnahmen des sozialen Trainings vorgebeugt werden. Insbesondere bei Fahren ohne Fahrerlaubnis, aber auch bei sonstigen Vergehen gegen die Normen des Strassenverkehrs ist das Dunkelfeld sehr hoch, so dass die Verweigerung der Fahrerlaubnis ohne pädagogische Problematisierung weniger zur Normentreue erzieht als den Bruch der Norm provoziert. Die Betroffenen führen dann ein Kraftfahrzeug ohne gültigen Führerschein.

) H. Göppinger verweist aufgrund empirischer Analysen eindrucksvoll auf den Teufelskreis, der sich durch die Nichtwiedererteilung der Fahrerlaubnis und anschliessender Verurteilung wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis ergibt. H. Göppinger/I. Wasserburger: Zum Problemkreis Entziehung und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. I In: Kriminologie und Strafrechtspraxis, Tagungsberichte des Kriminologischen Arbeitskreises, hrsg. von H. Göppinger, Bd. 6: Entziehung und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, Tübingen 1985, S. 3 - 26.

Tabelle 1

	am 31.3.1988 im Strafvollzug Baden-Württemb.	als sof. Freigänger im Jahr 1983 zugelassen	1986/87 inhaftiert in: Sachsenheim	
			Kursteiln.	ohne Kurs
Straßenverkehrstäter	431	192	62	65
Fahren ohne Fahrerlaubnis	21,1 %	27,6 %	16,1 %	29,2 %
Fahrl.Tötung, Körperverl.	13,7 %	16,7 %	37,1 %	3,1 %
Gefährdung, Trunkenheit	52,3 %	55,2 %	46,8 %	67,7 %
"Unfallflucht"	12,9 %	0,5 %	--	--

Tabelle 2

	Straßenverkehrstäter		
Rückfallzeitraum	fahrl.Tötung Körperverl. n = 32	Trunkenheit n = 107	Fahren ohne Fahrerlaubnis n = 53
Wiederverurteilt	25 %	43 %	47 %
"Wiederkehrer"	9 %	17 %	21 %
Höchstes Strafmaß:			
- Geldstrafe	13 %	11 %	13 %
- unbedingte Freiheitsstrafe	6 %	19 %	21 %
- bedingte Freiheitsstrafe	6 %	13 %	13 %
Einziges oder schwerstes Delikt:			
- Trunkenheit i.Straßenverkehr	6 %	14 %	17 %
- Fahren o.Fahrerlaubnis	-	7 %	8 %
- Del. nicht i.Straßenverkehr	19 %	22 %	23 %
Delikt unter Alkohol:			
- nicht bekannt	16 %	25 %	28 %
- mind. 1 Delikt	9 %	18 %	17 %
durchschnittliches Rückfallintervall ($\bar{X}$)	22,1 Mon.	19,2 Mon.	18,9 Mon.