

Masterarbeit zum Thema

ERHEBLICHE STRAFTATEN **IM KONTEXT DER FAHREIGNUNG**

Studienfach: Masterstudium Kriminologie und Polizeiwissenschaft
Ausbildungsstätte: Ruhr-Universität-Bochum, Juristische Fakultät, Lehrstuhl für Kriminologie, Kriminalpolitik und Polizeiwissenschaft

Bearbeiterin: Dipl.-Psych. Maria Küch

Betreuer: Dr. Thomas Wagner

Kontakt: Maria Küch, Sudermannstr. 14, 03048 Cottbus;
mariakuech@hotmail.com

0.	Inhaltsverzeichnis	
1.	Einführung	5
2.	Ziel und Fragestellung der Arbeit	7
3.	Methodik	8
4.	Straßenverkehrsdelinquenz	9
4.1	Begriffsbestimmung	9
4.2	Gesetzliche Grundlagen	11
4.3	Prävalenz und Entwicklung von Straßenverkehrsdelinquenz	11
4.3.1	Verkehrsdelinquenz im Verkehrszentralregister	13
4.3.2	Verkehrsdelinquenz in der Strafverfolgungsstatistik	14
4.4	Besonderheiten des sozialen Handlungsfeldes Straßenverkehr	16
4.5	Zusammenfassung	18
5.	Verkehrsdelinquenz und allgemeine Kriminalität ...	19
5.1	Grundlegende Annahmen über einen Zusammenhang zwischen Kriminalität und Fahreignung	20
5.2	Die Unfallforschung als Vorläufer verkehrskriminologischer Betrachtungen	21
5.3	Die Bedeutung von Vorstrafen für die Verkehrsbewährung...	22
5.4	Deliktspezifische Zusammenhänge zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelinquenz	23
5.4.1	Fahren ohne Fahrerlaubnis	23
5.4.2	Unfallflucht	25
5.4.3	Trunkenheitsdelikte	25
5.4.4	Fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Tötung	26
5.4.5	Nötigung im Straßenverkehr	27
5.5	Weitere Risikofaktoren	27
5.5.1	Alter	27
5.5.2	Aggressionsneigung	28
5.5.3	Sonstige Risikofaktoren	29
5.6	Zusammenfassung	30

6.	Fahreignung	31
6.1	Begriffsbestimmung	31
6.2	Gesetzliche Grundlagen	33
6.3	Gerichtliche Maßnahmen	34
6.3.1	Anwendung von §69 StGB bei Straftaten im Straßenverkehr	34
6.3.2	Anwendung von §69 StGB bei allgemeinrechtlichen Straftaten	35
6.3.2.1	Praxis der Rechtsprechung	36
6.3.2.2	Diskussion der Rechtsprechungspraxis	37
6.4	Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde	38
6.4.1	Entziehung der Fahrerlaubnis nach §46 Abs. 1 FeV	39
6.4.2	Überprüfung der Fahreignung nach §11 Abs. 3 FeV	40
6.4.2.1	Anlassbezogenheit der Begutachtung	41
6.4.2.2	Straftaten als Anlass einer Begutachtung	42
6.4.2.3	Relevanz der Fahreignungsbegutachtung für die Verkehrssicherheit	42
6.4.3	Praxis der behördlichen Bewertung von Straftaten	43
6.4.4	Eine <i>erhebliche</i> Straftat als Anknüpfungstatsache für behördliche Maßnahmen	44
6.4.5	Diskussion der behördlichen Bewertungspraxis	46
6.5	Zusammenfassung	47
7.	Kriminologische Betrachtungen	48
7.1	Kriminologisches Interesse an Verkehrsdelinquenz	48
7.2	Bedeutung von Straftaten	49
7.3	Delinquenz und Sozialverhalten	50
7.4	Delinquenz und Alkohol	53
7.5	Delinquenz und Alter	54
7.6	Zusammenhänge zwischen Deliktbereichen der allgemeinen Kriminalität und Verkehrsdelinquenz	55
7.7	Zusammenfassung	56

8.	Schlussfolgerungen	57
8.1	Zur allgemeinen Bedeutung von Straftaten für die charakterliche Fahreignung.....	57
8.2	Deliktspezifische Betrachtung von Straftaten und deren Relevanz für die charakterliche Fahreignung.....	59
8.3	Indikatoren der <i>Erheblichkeit</i> von Straftaten im Kontext der Fahreignung.....	62
8.3.1	Vorstrafenbelastung.....	63
8.3.2	Lebensalter	63
8.3.3	Allgemeines Sozialverhalten	64
8.3.4	Alkoholkonsum	65
8.4	Ableitungen für die behördliche Anordnungspraxis	67
9.	Abschlussbemerkungen und Ausblick	68
10.	Abkürzungsverzeichnis	71
11.	Abbildungsverzeichnis	72
12.	Literaturverzeichnis	73

1. Einführung

Mobilität stellt in der heutigen Zeit für den Einzelnen eine grundlegende Voraussetzung dar, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Im Jahr 2007 waren laut statistischen Angaben des Kraftfahrtbundesamtes 24,4 Millionen Bundesbürger in Besitz einer Fahrerlaubnis und 54,9 Millionen Fahrzeuge auf deutschen Straßen zugelassen¹. Aus diesem zunehmenden Mobilitätsbedürfnis und dem damit verbundenen steigenden Straßenverkehrsaufkommen erwachsen jedoch auch Probleme, die nicht unwesentlich personell bedingt sind und sich vor allem in einer erhöhten Unfallgefahr manifestieren (Kaiser, 1970, 150f). Der Gesetzgeber ist daher gezwungen, Gesetze und Verordnungen im Hinblick auf die personellen Voraussetzungen zum Führen von Kraftfahrzeugen, d.h. die Anforderungen an die individuelle Fahreignung, im Interesse der Sicherheit der Verkehrsgemeinschaft auf die aktuellen Erfordernisse anzupassen.²

Das Spannungsverhältnis zwischen Mobilität und Sicherheit spiegelt sich auch im Grundgesetz wieder, das hergeleitet aus dem Grundrecht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit, für jeden Bundesbürger zunächst eine allgemeine Verkehrsfreiheit vorsieht, solange dieser nicht die Rechte anderer verletzt und nicht gegen die verfassungsmäßige Ordnung oder das Sittengesetz verstößt (Art. 2 Abs. 1 GG)³. Es gilt also, das Schutzgut der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und das allgemeine Persönlichkeitsrecht gegeneinander abzuwägen (Weibrech, 2003, 173).

Bereits in den Anfangszeiten des motorisierten Straßenverkehrs zeichnete sich ab, dass es grundsätzlicher Regelungen bedarf, um der zunehmenden Motorisierung und den sich dadurch häufenden Unfällen Herr zu werden. Im Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 03. Mai 1909, wurde diesem Erfordernis erstmals genüge getan. Die Anfänge verkehrspsychologischer Untersuchungen reichen bis in das Jahr 1912 zurück. Stand zunächst die Untersuchung körperlich behinderter Fahrer-

¹ Quelle: www.kba.de.

² Das Bundesverfassungsgericht hat hierzu ausgeführt, dass es die Sicherheit des Straßenverkehrs und der an den Gesetz- und Verordnungsgeber gerichtete Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben gebiete, hohe Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu stellen (Beschluss des BVerfG vom 20. Juni 2002, in Weibrech, 2003, 173).

³ Grundgesetz in der gültigen Fassung vom 19.03.2009 - Originaler Wortlaut Art. 2 Abs. 1 GG: Jeder hat das Recht auf freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt und nicht gegen die verfassungsmäßige Ordnung oder das Sittengesetz verstößt.

laubnisbewerber im Vordergrund, etablierten sich verkehrspsychologische Institute nach und nach vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass in zahlreichen Fällen das Versagen von Kraftfahrern durch psychische Faktoren bedingt ist, die einer Überprüfung bedürfen (Kroj, 1995, 12). Mit der Neuordnung des Straßenverkehrsrechts und der Subsummierung aller fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV)⁴, wurde zum 01.01.1999 die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) als adäquates Instrument zur Aufklärung des von einem Kraftfahrer ausgehenden Gefährdungspotentials gesetzlich verankert.

Normativ wurde der Begriff der „Geeignetheit“ zum Führen von Kraftfahrzeugen erstmals in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 13. November 1937 geregelt⁵. Nach heutigem Verständnis umfasst der „unbestimmte Rechtsbegriff der `Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen“ (Bode & Winkler, 2000, 67) sowohl die körperliche und geistige als auch die charakterliche Eignung, wobei letztere im Fokus der vorliegenden Masterarbeit stehen soll. Verstöße gegen normative Bestimmungen innerhalb aber auch außerhalb des Straßenverkehrs können dazu führen, dass die charakterliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen seitens der Fahrerlaubnisbehörde angezweifelt oder sogar abgesprochen wird. Dies geschieht vor dem Hintergrund wissenschaftlicher Erkenntnisse, wonach delinquentes Verhalten in der Regel verfestigten Persönlichkeitsmerkmalen entspringt, die Einfluss auf das gesamte Verhalten haben und sich nicht auf einen Lebens- bzw. Kriminalitätsbereich beschränken (u.a. Seipel, 1997, 191; Kaiser, 1970, 213) – oder, wie Middendorff (1972, 26) formulierte: „Ein Mensch fährt, wie er lebt“. In diesem Zusammenhang konnte auch der Nachweis geführt werden, dass strafrechtlich vorbelastete Kraftfahrer häufiger mit Verkehrsdelikten auffällig werden (u.a. Kunkel, 1975 und Moser, 1974, 1983).

Diese wissenschaftlichen Erkenntnisse spiegeln sich in der heutigen straf- und verwaltungsrechtlichen Gesetz- sowie Verordnungsgebung wieder. Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit der Fahreignung ergeben sich

⁴ Fahrerlaubnisverordnung (FeV): in der Fassung vom 18.8.1998, zuletzt geändert durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 7.1.2009.

⁵ Bereits damals war „ungeeignet zum Führen von Fahrzeugen oder Tieren [...] besonders, wer unter erheblicher Wirkung geistiger Getränke oder Rauschgifte am Verkehr teilgenommen oder sonst gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder andere Strafgesetze erheblich verstoßen hat“.

aktuell aus der 3. EU-Führerscheinrichtlinie⁶, dem Straßenverkehrsgesetz⁷ (StVG), dem Strafgesetzbuch⁸ (StGB) sowie der FeV.

Nach §2 Abs. 4 Satz 1 StVG ist zum Führen von Kraftfahrzeugen nur geeignet, „wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht *erheblich* oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat“. §11 Abs. 1 Satz 1 und 3 FeV wiederholt diese Anforderungen, ohne dabei inhaltlich systematisierend zu präzisieren. Des Weiteren hat die Fahrerlaubnisbehörde nach §11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) FeV die Möglichkeit, bei einer *erheblichen* Straftat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr, der Kraftfahreignung oder einem erhöhten Aggressionspotential die Überprüfung der Fahreignung im Rahmen einer MPU zu fordern. Als schwierig erweist sich dabei bis heute eine Definition dessen, was als *erheblicher* Verstoß bzw. *erhebliche* Straftat im Sinne der Regelungen von StVG und FeV verstanden werden kann, da der Gesetzgeber eine inhaltliche Konkretisierung nicht vorgenommen hat. An diesem Definitionsproblem will die vorliegende Masterarbeit ansetzen.

2. Ziel und Fragestellung der Masterarbeit

Ausgehend von dem wissenschaftlich gesicherten Zusammenhang zwischen Delinquenz und Fahreignung setzt sich die Masterarbeit mit dem Begriff der *erheblichen* Straftat nach §2 Abs. 4 Satz 1 StVG und §11 Abs. 1 Satz 1 und 3 und Abs. 3 Punkt (5)-(6) FeV auseinander und will versuchen, eine inhaltliche Präzisierung des Begriffs *erheblich* zu erreichen.

Dabei erfolgt eine Annäherung an die Thematik zunächst in Kapitel 4 mit der Beschreibung des Problembereichs der Straßenverkehrsdelinquenz anhand der Darstellung von Tatbeständen und statistischen Kennwerten sowie der Auseinandersetzung mit den Besonderheiten des sozialen Handlungsfeldes Straßenverkehr. In Kapitel 5 liegt der Fokus auf der Ana-

⁶ 3. EU-Führerscheinrichtlinie: Richtlinie 2006/126/EG vom 20.12.2006.

⁷ Straßenverkehrsgesetz (StVG): in seiner derzeit gültigen Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) geändert.

⁸ Strafgesetzbuch (StGB): in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S.3322), das zuletzt durch das Gesetz vom 29. Juni 2009 (BGBl. I S. 1658) geändert worden ist.

lyse verkehrspsychologischer bzw. - kriminologischer Erkenntnisse über den Zusammenhang zwischen Verkehrsdelinquenz und allgemeiner Kriminalität. Kapitel 6 widmet sich dem Begriff der Fahreignung und deren gesetzlichen Grundlagen, setzt sich mit der aktuellen gerichtlichen und behördlichen Handlungspraxis auseinander und stellt die Fahreignungsbegutachtung als Instrument zur Überprüfung von Eignungszweifeln vor. Weiterführend fasst Kapitel 7 Erkenntnisse aus dem Bereich der reinen Kriminologie zusammen, die einen Beitrag zur Beantwortung der Forschungsfrage leisten können. Kapitel 8 enthält eine fragestellungsbezogene Bewertung und Integration der Befunde mit dem Ziel, Indikatoren abzuleiten, die auf die *Erheblichkeit* einer Straftat im Kontext der Fahreignung hinweisen können. Letzteres entspricht der Forschungsfrage der vorliegenden Masterarbeit, die zusammenfassend wie folgt formuliert wird:

Welche Indikatoren klassifizieren eine Straftat als erheblich im Sinne von §2 Abs. 4 Satz 1 StVG und §11 Abs. 1 Satz 1 u. 3 und Abs. 3 Punkt (5)-(6) FeV?

3. Methodik

Für die Bearbeitung der Thematik wurde die Methode einer Literaturliteraturarbeit gewählt. Entscheidend hierfür war vor allem das begrenzte Zeitfenster, innerhalb dessen die Konzeption und Umsetzung einer empirischen Arbeit als nicht realisierbar eingeschätzt wurde. Die Suche nach literarischen Quellen erfolgte anhand themenbezogener Schlagworte, wie u.a. „Verkehrskriminologie“, „Verkehrsdelinquenz“, „Fahreignung“, „Risikofaktoren Verkehrsverhalten“, „Delinquenz und Fahreignung“, „Straßenverkehrsfährdung“, „traffic offenders“, in deutschlandweiten Bibliotheksdatenbanken, u.a. KOBV⁹, Zeitschriftenarchiven und auch in kriminologischen Datenbanken, wie bei der Kriminologischen Zentralstelle in Wiesbaden oder der DHPol¹⁰ in Münster. Weiterführende Quellenhinweise ergaben sich aus den Literaturverzeichnissen der Primärquellen.

⁹ KOBV = Kooperativer Bibliotheksverbund Berlin-Brandenburg.

¹⁰DHPol = Deutsche Hochschule der Polizei.

4. Straßenverkehrsdelinquenz

4.1 Begriffsbestimmung

Rechtlich gesehen fallen unter den Begriff der Straßenverkehrsdelinquenz alle Verstöße gegen Bestimmungen des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts, die dem Schutz des Straßenverkehrs dienen. Der Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz weist einige Besonderheiten gegenüber anderen Deliktsbereichen auf:

- § Verkehrsverstöße werden im Gegensatz zu anderen Delikten ausnahmslos im öffentlichen Raum begangen (2. Periodischer Sicherheitsbericht (PSB), 2006, 319).
- § Der Mehrzahl der Normverstöße im Straßenverkehr liegt im Gegensatz zu anderen Kriminalitätsbereichen fahrlässiges Verhalten zugrunde, das typischerweise auf der Verletzung von Sorgfaltspflichten beruht. Daher wird der Unrechtsgehalt und die Schwere der Schuld rechtlich häufig geringer eingestuft als bei Vorsatzdelikten mit vergleichbaren Schadensfolgen (2. PSB, 2006, 322).
- § Straßenverkehrsdelinquenz ist nicht nur der zahlenmäßig größte Deliktsbereich, sondern die Normbrüche sind auch gesellschaftlich ubiquitär verteilt. Verkehrstäter repräsentieren die gesamte Fahrerpopulation, woraus geschlossen werden kann, dass die Verletzung von Verkehrsregeln nicht nur auf Fehlanpassungen von Risikogruppen beruhen kann (Kölbel, 1997, 106; Streich, 1965, 22).
- § Für den Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz ist ein weitaus größeres Dunkelfeld anzunehmen, als in anderen Deliktsbereichen (u.a. Zuzan & Ruby, 1986, 281).

Auch wenn der überwiegende Teil verkehrsrechtlicher Normverstöße Ordnungswidrigkeiten sind, wird einem nicht unerheblichen Anteil der Verkehrszu widerhandlungen ein strafrechtlicher Charakter beigemessen (Abbildung 1). Trotzdem wird kaum von Straßenverkehrskriminalität, sondern in der Regel von Straßenverkehrsdelinquenz gesprochen. Ähnlich verhält es sich auf Täterebene, wo es eher um Verkehrssünder als um - kriminelle

§§	gesetzliche Bezeichnung
§316 StGB	Trunkenheit im Verkehr
§315c StGB	Gefährdung des Straßenverkehrs
§315b StGB	gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr
§222 StGB	fahrlässige Tötung
§229 StGB	fahrlässige Körperverletzung
§240 StGB	Nötigung
§142 StGB	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort
§21 StVG	Fahren ohne Fahrerlaubnis trotz Fahrverbot

Abbildung 1: Die wichtigsten Verkehrsstraftaten im Überblick

geht. Verkehrsdelikten hängt nicht selten der Ruf von „Kavaliersdelikten“ nach (Dohm, 1999, 1). Ursächlich dafür mag sein, dass die Teilnahme am Straßenverkehr für jeden Verkehrsteilnehmer zur potentiellen Deliktsituation wird und damit für jeden auch das Risiko besteht, aufgrund zum Teil gravierender Folgen selbst leichter Normverstöße, vom unbescholtenen Bürger zum vorbestraften Kriminellen zu werden¹¹.

Bis auf wenige Ausnahmen¹² leiden verkehrsrechtliche Normen unter einem Akzeptanzproblem. So nehmen kritische Stimmen, die im Verkehrsverstoß nur das „Prinzip Zufall“ erkennen, bezüglich des Straßenverkehrs eine Überkriminalisierung und „polizeistaatlichen Perfektionismus“ wahr (Barthelmess, 2000, 22). Auch wenn die Verkehrsdelikte auf einem Kontinuum der Strafrechtsordnung im Vergleich zu anderen Delikten zu den leichteren Normverletzungen zu zählen sind, verursachen sie ein enormes Ausmaß an Folgeschäden, das den durch allgemeine Kriminalität verursachten Schaden um ein Vielfaches übersteigt. Deshalb ist ein umfassender Rechtsschutz gefährdeter gesellschaftlicher und individueller Rechtsgüter notwendig und angemessen (Krüger, 2009, 468). Brandenstein & Kury (2005, 6) resümieren hierzu, dass wir uns nirgendwo kollektiv so ein-

¹¹ In diesem Zusammenhang fiel auch die Entscheidung zur Herausnahme der Verkehrsdelikte aus der PKS im Jahr 1963 (2. PSB, 2006, 321).

¹² Villmow (1977), der sich mit der Schweregradeinschätzung von Delikten beschäftigte, stellte fest, dass die öffentliche Meinung über Verkehrsdelinquenz zumindest im Hinblick auf einzelne Verstöße im Wandel begriffen ist, weg von der Bewertung als „Kavaliersdelikte“ hin zu „echter Kriminalität“. Auf Deliktenebene wurden vor allem Trunkenheitsdelikte, aber auch Fahren ohne Fahrerlaubnis und Fahren ohne Haftpflichtversicherung als gravierende Straftaten bewertet. Zu diesem Ergebnis kommt auch der 2. Periodische Sicherheitsbericht der Bundesregierung (2006, 332), der insbesondere in Bezug auf die Verhaltensgeltung der Norm, im be- oder angetrunkenen Zustand kein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr zu führen, durch wissenschaftliche Untersuchungen eine zwischenzeitlich feste Verankerung in der Bevölkerung belegt sieht.

verständlich und häufig in große Lebensgefahr begeben wie bei der Teilnahme am Straßenverkehr.

4.2 Gesetzliche Grundlagen

Die Mehrzahl der Verkehrsverstöße werden nach aktuellem Recht als Ordnungswidrigkeiten geahndet, so u.a. Geschwindigkeitsübertretungen, Führen eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss (0,5-1,09 Promille), Telefonieren mit dem Mobiltelefon am Steuer oder Rotlichtmissachtungen. Als normative Grundlagen gelten hierbei die Straßenverkehrsordnung (StVO)¹³, die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)¹⁴ und das Straßenverkehrsgesetz (StVG). Eine vollständige Auflistung aller Ordnungswidrigkeiten findet sich inklusive dazugehöriger Angaben zu Bußgeld, ggf. Punkten und Fahrverbot, im Verwarnungs- und Bußgeldkatalog¹⁵. Verkehrsstraftaten werden auf der Grundlage des StGB, des StVG, des Pflichtversicherungsgesetzes (PflVersG)¹⁶ und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes¹⁷ geahndet. Eine vollständige Auflistung der Straftatbestände findet sich in der Strafverfolgungsstatistik¹⁸, die jährlich detailliert Auskunft darüber gibt, in welchem Umfang, welche Tätergruppen wegen welcher Delikte verurteilt bzw. mit welchen Sanktionen belegt worden sind.

4.3 Prävalenz und Entwicklung von Straßenverkehrsdelinquenz

Die Datenlage über die Häufigkeit und die zeitliche Entwicklung der Straßenverkehrsdelikte ist gemessen an anderen Deliktgruppen vergleichsweise lückenhaft. Das ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass verkehrsrechtliche Straftaten bereits seit 1963 nicht mehr in der Polizeilichen

¹³ in der derzeit gültigen Fassung des Inkrafttretens vom 01.09.2009.

¹⁴ in der derzeit gültigen Fassung des Inkrafttretens vom 29.04.2009.

¹⁵ http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1097075/Bussgeldkatalog-Verordnung-BKatV-Stand-01.09.2009.pdf.

¹⁶ in der derzeit gültigen Fassung vom 05.04.1965, zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.12.2007.

¹⁷ in der derzeit gültigen Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) geändert worden ist.

¹⁸ herausgegeben vom Statistischen Bundesamt, Fachserie 10, Reihe 3.

Kriminalstatistik erfasst werden¹⁹. Als aussagekräftigste Datenquellen verbleiben daher zum einen die Strafverfolgungsstatistik aus dem Bereich der Rechtspflegestatistiken²⁰ und zum anderen das deutsche Verkehrszentralregister (VZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) in Flensburg.

Der Aussagekraft amtlicher Statistiken sind allerdings Grenzen gesetzt, da nur ein kleiner Teil der Normverstöße im Straßenverkehr überhaupt bekannt bzw. entdeckt und in der Folge ermittelt, verfolgt und sanktioniert wird. Die geringe Entdeckungswahrscheinlichkeit verkehrsrechtlicher Regelverletzungen resultiert vor allem daraus, dass ein großer Teil der Verkehrsdelikte dem Bereich der Kontrollkriminalität zuzuordnen ist, was bedeutet, dass eine Entdeckung, nicht zuletzt aufgrund ihrer regelhaften Folgenlosigkeit, nur aufgrund polizeilicher Kontrollaktivitäten möglich ist. Die Höhe der Dunkelziffern variiert in Abhängigkeit vom Delikt und von eventuellen Schadensfolgen. In einer studentischen Befragung der Universität Bonn wurden so z.B. für Fahren ohne Fahrerlaubnis eine Dunkelziffer von 1:145 und für Trunkenheit im Verkehr von 1:46 ermittelt (Verrel & Rüter, 2008). In der verkehrspsychologischen Fachliteratur werden für Alkoholfahrten Dunkelziffern von 1:600 angenommen (u.a. Müller & Weiler, 1987). Feltes (2007) ermittelte weiter aus den Daten der Staatsanwaltschaftsstatistik 2004, dass nur rund ein Drittel aller polizeilich registrierten Verkehrsstraftaten in der Strafvollstreckungsstatistik ausgewiesen werden²¹.

Ein weiterer aussagekräftiger Indikator zur quantitativen und qualitativen Beschreibung von Straßenverkehrsdelinquenz ist die jährliche amtliche Unfallstatistik. Im Jahr 2005 war die häufigste Unfallursache im Straßenverkehr nicht angepasste Geschwindigkeit (17%), gefolgt von Fehlern beim Wenden, Abbiegen, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (15%) und Nichtbeachten der Vorfahrt bzw. des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (15%)²². Bei der altersspezifischen Betrachtung von Verkehrsunfällen und deren Ursachen ergeben sich deutliche Unterschiede. Vor allem für junge, männliche Kraftfahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren

¹⁹ siehe hierzu auch Fußnote 11, S. 12.

²⁰ weitere Rechtspflegestatistiken, die Straßenverkehrsdelinquenz erfassen sind die Staatsanwaltschaftsstatistik sowie die Statistik in Straf- und Bußgeldverfahren.

²¹ 20,5 Prozent der eingeleitet Verfahren wurden nach §170 StPO, 12,4 Prozent nach §153 StPO und 7,5 Prozent mit Auflagen (Geldbuße, Aufbaukurs) eingestellt, weitere 20,2 Prozent als Ordnungswidrigkeit herabgestuft und an die Verwaltungsbehörde weitergegeben.

²² Statistisches Bundesamt, 2005, 14.

ist die Wahrscheinlichkeit erhöht, einen Unfall zu verursachen (60-70 Prozent Verursachungsrisiko, gegenüber weniger als 50 Prozent in der Gruppe der 45-50jährigen). Eine erhöhte Geschwindigkeit stellt bei den jungen Kraftfahrern die häufigste Unfallursache (20-25 Prozent, gegenüber knapp 10 Prozent in der Gruppe der 45-55jährigen) dar.²³

Trotz einer stetig steigenden Anzahl polizeilich registrierter Unfälle (1998: 1,72 Millionen; 2004: 2,26 Millionen)²⁴, ergibt sich für Unfälle mit gravierenden Personenschäden ein positiver Trend, dergestalt, dass insbesondere die Zahl der bei einem Verkehrsunfall Getöteten in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist. Wurde im Jahr 1970 mit 21.332 Verkehrsoptern der unerfreuliche Höchststand erreicht, waren im Jahr 2004 „nur noch“ 5.842 Todesfälle zu verzeichnen²⁵. Eine altersabhängige Betrachtung zeigt, dass die größte Anzahl an Opfern in der Altersgruppe der 18-25jährigen zu finden ist (ca. 22 Prozent)²⁶, was deren Status als Hochrisikogruppe im Straßenverkehr auch aus Opferperspektive festigt.

4.3.1 Verkehrsdelinquenz im Verkehrszentralregister

Die umfangreichste Erfassung von Verkehrsdelikten erfolgt im VZR. Dort werden seit dem 2. Januar 1958 alle rechtskräftig festgestellten Verkehrsverstöße (Ordnungswidrigkeiten und Straftaten) festgehalten. Die Eintragung richtet sich heute nach dem seit 1974 geltenden bundeseinheitlichen Mehrfachtäter-Punktsystem, wonach Ordnungswidrigkeiten, die mit einer Geldbuße von 40 Euro und mehr belegt werden, mit 1 bis 4 Punkten und Straftaten mit 5 bis 7 Punkte bewertet werden. Am 01.01.2007 waren 8,4 Millionen Personen im VZR registriert (34 Prozent aller Fahrerlaubnisinhaber). Davon waren 6,8 Millionen (28 Prozent) mit mindestens 1 Punkt belastet. Abbildung 2 fasst personenbezogen die wichtigsten Verkehrsdelikte und die Punktverteilung getrennt nach Geschlechtern zusammen²⁷.

²³ Statistisches Bundesamt, 2005, 28.

²⁴ Statistisches Bundesamt, 2004b, 45.

²⁵ weitere 80.801 Personen wurden schwer und 359.325 leicht verletzt (Quelle: Statistisches Bundesamt, 2004b, 45).

²⁶ Statistisches Bundesamt, 2005, 17.

²⁷ Zu beachten ist hierbei, dass es sich um Bestandszahlen, nicht um Neueintragungen handelt.

	gesamt		Männer		Frauen	
	in 1000	(%)	in 1000	(%)	in 1000	(%)
Personenbestand	8.402	100,0	6.709	79,9	1.692	20,1
	ausgewählte Deliktarten je Personengruppe im Bestand					
Fahren unter Alkoholeinfluss	1.088	12,9	985	14,7	104	6,1
Geschwindigkeitsübertretungen	4.930	58,7	3.946	58,8	982	58,0
Vorfahrtsverletzungen	1.063	12,7	769	11,5	294	17,4
	Punktstände je Personengruppe im Bestand					
ohne Punkte	1.563	18,6	1.361	20,3	201	11,9
1-7 Punkte	6.298	75,0	4.859	72,4	1.437	84,9
8-13 Punkte	397	4,7	355	5,3	42	2,5
• 14 Punkte	73	0,9	67	1,0	6	0,4

Abbildung 2: Anzahl bedeutsamer Verkehrsdelikte und Punkteverteilung im Verkehrszentralregister, Bestandszahlen - Stand: 01.01.2007 (Quelle: www.kba.de).

Danach bildeten zum 01.01.2007 Geschwindigkeitsverstöße mit 58,7 Prozent aller Eintragungen die am häufigsten registrierte Deliktgruppe, gefolgt von Alkoholfahrten (12,9 Prozent) und Vorfahrtsverletzungen (12,7 Prozent). Deutlich wird auch, dass die überwiegende Mehrheit der eingetragenen Personen Männer sind (79,9 Prozent), die an der Gesamtpopulation aller Fahrerlaubnisinhaber jedoch lediglich einen Anteil von ca. 60 Prozent haben²⁸.

4.3.2 Verkehrsdelinquenz in der Strafverfolgungsstatistik

Die Strafverfolgungsstatistik gibt detailliert Auskunft über den Umfang und die Sanktionierung aktenkundig gewordener Verkehrsdelinquenten²⁹. Die Erfassung erfolgt täterbezogen. Wie aus Abbildung 3 hervorgeht, wurden demnach im Jahr 2007 in Deutschland 239.326 Personen wegen Straftaten im Straßenverkehr verurteilt. Mit einem Anteil von 21,5 Prozent kommt diese Deliktgruppe im Vergleich zu den anderen Straftatengruppen in der Strafverfolgungsstatistik damit am häufigsten vor, gefolgt von Betrug und Untreue (19,8 Prozent), Diebstahl und Unterschlagung (17,6 Prozent) so-

²⁸ KBA-Statistik: Fahrerlaubnisbestand – Basistabelle am 01.01.2009.

²⁹ nicht berücksichtigt werden in der Strafverfolgungsstatistik alle unaufgeklärten, trotz Aufklärung der StA eingestellten oder anders erledigten Fälle.

	n (%)	
Verurteilte insgesamt	1.111.577 (100%)	
außerhalb des Straßenverkehrs	872.251 (78,5%)	
im Straßenverkehr	239.326 (21,5%)	
nach StGB	179.807 (75,1%)	
...mit Trunkenheit	120.534 (67,0 %)	
...ohne Trunkenheit	59.273 (33,0 %)	
nach StVG	59.519 (24,9%)	

Abbildung 3: Anzahl wegen Straftaten Verurteilter im Jahr 2007; Quelle: Strafverfolgungsstatistik 2007.

wie Straftaten gegen die körperliche Unversehrtheit (11,7 Prozent)³⁰. Des weiteren ist der aktuellen Statistik zu entnehmen, dass 75,1 Prozent der Straftaten im Straßenverkehr nach dem StGB und 24,9 Prozent nach dem StVG geahndet wurden. Bei den nach StGB geahndeten Verkehrsdelikten stehen dabei Gefährdungsdelikte, bei denen Alkohol oder Drogen eine Rolle gespielt haben, im Vordergrund (67,0 Prozent).

Abbildung 4 gibt einen Überblick über die zahlenmäßig bedeutsamsten verkehrsstrafrechtlichen Einzeltatbestände. Die am häufigsten vorkommende Verkehrsstraftat ist die Trunkenheit im Verkehr gemäß §316 StGB.

	n (%)
alle Straftaten im Straßenverkehr	239.326 (100%)
ausgewählte Delikte nach StGB	
Trunkenheit im Verkehr (ohne Personenschaden)	91.968 (38,4%)
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	44.204 (18,5%)
Fahrlässige Körperverletzung im Straßenverkehr	20.091 (8,4%)
Straßenverkehrsgefährdung	20.204 (8,4%)
...infolge Trunkenheit	16.667 (82,5%)
...darunter mit Unfall	11.532 (69,1%)
ausgewählte Delikte nach StVG	
Führen eines Kfz ohne Fahrerlaubnis oder trotz Fahrverbots	48.106 (20,1%)
Führen lassen eines Kfz ohne Fahrerlaubnis oder trotz Fahrverbots	3.440 (1,4%)
Sonstiges unerlaubtes Führen oder Führen lassen eines Kfz	7.134 (2,9%)

Abbildung 4: Übersicht über die bedeutsamsten verkehrsstrafrechtlichen Einzeldelikte im Jahr 2007, Quelle: Strafverfolgungsstatistik 2007.

³⁰ Noch im Jahr 2004 erfolgten 25,3 Prozent aller Verurteilungen wegen Straftaten im Straßenverkehr. Ein kausaler Rückschluss auf eine im gleichen Verhältnis gesunkene Anzahl an Verkehrsdelikten lässt sich aus diesen rückläufigen Zahlen jedoch nicht ableiten, da die Strafverfolgungsstatistik wesentlich durch die Entscheidungspraxis von Staatsanwaltschaften und Gerichten und im Vorfeld durch die polizeiliche Kontrolldichte beeinflusst wird (2. PSB, 2006, 322).

Darunter werden in Ermangelung gesonderter gesetzlicher Regelungen neben Fahrten unter Alkohol ebenfalls Drogendelikte im Straßenverkehr subsumiert. Mehr als zwei Fünftel aller verkehrsbezogenen Eintragungen in der Strafverfolgungsstatistik entfallen auf dieses Delikt.

Die Dominanz der Alkoholdelikte ergibt sich aus der Summe der Trunkenheitsdelikte ohne Personenschaden, die 38,4 Prozent aller Verkehrsstraf-taten ausmachen, und den Straßenverkehrsgefährdungen nach §315c, die in 80 Prozent durch Alkohol verursacht sind, wovon wiederum 69,1 Prozent mit einem Unfall einhergehen.

4.4 Besonderheiten des sozialen Handlungsfeldes Straßenverkehr

Im Straßenverkehr spielt sich ein wesentlicher Teil gesellschaftlichen Zusammenlebens ab (Grohmann, 2002). Nicht wenige bezeichnen das Verkehrsverhalten als Spiegelbild der Gesellschaftskultur (u.a. Claessens, 1965, 5). Ein störungsfreier und reibungsloser Ablauf des Verkehrsgeschehens ist nur dann gewährleistet, wenn sich der einzelne Verkehrsteilnehmer regelkonform und rücksichtsvoll verhält, denn darauf muss sich sein Gegenüber im Sinne des Vertrauensgrundsatzes in der Mehrzahl der Verkehrssituationen verlassen können (Heegner, 1961, 183; Streich, 1961, 14). In der Literatur wird jedoch eine Tendenz beschrieben, nach der das Verkehrsklima zunehmend rauer und aggressiver wird (Knappe, 2009, 83). Bereits Claessens (1965, 5) beklagte hierzulande ein besonders rücksichtsloses Fahren und äußerte: „Fahrer benehmen sich entweder so, als ob andere Teilnehmer gar nicht vorhanden wären, oder so, als ob die bekannten Gefahren in Kurven, bei Überhöhungen usw. nicht existierten.“ In den letzten Jahren scheint dieses Phänomen noch zugenommen zu haben, denn allgemein wird von einer „Verrohung der Sitten“ und häufiger auch von „der Mordwaffe Auto“ gesprochen (Dohm, 1999, 72). Erschreckenderweise unterstützt und toleriert die Gesellschaft riskantes Verkehrsverhalten in einem großen Umfang. Aus dieser kollektiv-gesellschaftlichen unkritischen Bewertung resultiert in der Folge eine er-

höhte Bereitschaft, riskantes Fahrverhalten zu zeigen (Schlag, 1989, 257). Die Bereitschaft der Kraftfahrer zur Einhaltung der Rechtsordnung auf dem Gebiet der Verkehrsvorschriften ist insbesondere dann mangelhaft, wenn mit der Übertretung augenscheinlich keine Gefahr verbunden ist (Streich, 1960, 25). Aufgrund der „großen Beliebtheit“ von Verkehrsvergehen, können die Normverstöße nicht ausschließlich mit den charakterlichen Defiziten von Problemgruppen erklärt werden, da diese in der Masse der Rechtsverletzer im Straßenverkehr eine verschwindend geringe Minderheit darstellen.

Bei der Suche nach den Ursachen des ubiquitären Phänomens Straßenverkehrsdelinquenz könnte eine mögliche Erklärung sein, dass **Verkehrsnormen** im Gegensatz zu anderen Verhaltensnormen oder Regeln zwischenmenschlichen Miteinanders, wie z.B. Sittlichkeitsnormen, wesentlich schwerer in die eigene Fahrmoral übernommen werden und daher eher als Überregulierung und Eingriff in die Persönlichkeitsrechte empfunden werden (Grewe, 2005, 66; Ecker-Eckhofen, 1966, 38). Ursächlich hierfür scheint zu sein, dass sie nur sehr begrenzt durch das prägende soziale Umfeld vermittelt werden (können). Vielmehr erfolgt eine intensive (und zudem eher nur formalistische) Beschäftigung mit den Verhaltensregeln im Straßenverkehr häufig erst im Rahmen der Fahrschul Ausbildung. Daraus folgt, dass eine prägende Verinnerlichung der verkehrsbezogenen normativ-sozialen Erwartungen – im Sinne eines unser Verhalten steuernden Über-Ichs oder moralischen Gedächtnisses – erschwert ist (Kölbel, 1997, 138f; Hoff & Krypsin-Exner, 1962, 323) und stattdessen von individuellen Bedürfnissen überlagert wird.

Zum anderen sind bei der Verkehrsteilnahme auch die **Prozesse der sozialen Kontrolle** gestört, da das Individuum zum einen in der anonymen Masse der Autofahrer verschwindet und daher als Adressat von sozialen Kontrollreaktionen nicht zur Verfügung steht und zum anderen auch nicht mehr dem einengenden Verhaltensspielraum seiner sozialen Gruppe unterliegt (Ecker-Eckhofen, 1966, 37). Böcher (1985, 38) beschreibt in diesem Zusammenhang die durch die technische Distanz hervorgerufene isolierende Funktion des Kraftfahrzeugs, wodurch die sozialen Kommunikationskanäle, auf denen Zuneigung, Vertrauen und Toleranz funktionie-

ren, sowie ein unmittelbares Feedback unterbunden sind (s. auch Ecker-Eckhofen, 1966, 37) und daraus folgend ein Zusammengehörigkeitsgefühl der Krafffahrer nicht entstehen kann (Streich, 1961, 17)³¹.

Eine weitere Ursache wird in dem Umstand gesehen, dass sich die ursprüngliche **Funktion des Fahrzeugs** als reines Transportmittel gewandelt hat. Zunehmend dient es, und damit auch das Fahrverhalten selber, als Mittel zur Bedürfnisbefriedigung (Schlag, 1989, 257) und Selbsterweiterung (Ecker-Eckhofen, 1966, 37). Böcher (1985, 37) benennt in diesem Zusammenhang vor allem den bei jüngeren Menschen verbreiteten „Kitzel der Gefahr“ und die Inkaufnahme eines höheren Risikos zur Auslebung von Selbstfindungs-, Selbstentfaltung- und Erprobungstendenzen. Die Bedürfnisse der Verkehrsgemeinschaft treten dabei in den Hintergrund.

Aus lernpsychologischer Sicht ist in diesem Zusammenhang auch die gravierende **Dunkelfeldproblematik** kritisch zu bewerten, da die notwendige kontinuierliche negative Verstärkung (= Strafe) von unerwünschtem Verhalten (= Normverstoß) im Straßenverkehr aufgrund der geringen polizeilichen Kontrollichte und der daraus resultierenden geringen Entdeckungs- und Sanktionierungswahrscheinlichkeit nicht gegeben ist. Da Normenkontrolle und Strafe jedoch nicht nur notwendige, sondern auch hinreichende Bedingungen für die Wirklichkeit und Wirksamkeit von Normen sind (Geiger, 1947, zit. in Grewe, 2005, 71; Lamnek, 1979, 20), bleibt ein spezialpräventiv wirksamer Lerneffekt durch Sanktionen häufig ebenso aus, wie das Verhalten prägende Folgen (z.B. Unfall), so dass die Normverstöße in der Regel fortgesetzt werden.

4.5 Zusammenfassung

Straßenverkehrsdelinquenz stellt für die Rechtsgemeinschaft ein großes Problem dar. Im Vergleich zu anderen Kriminalitätsbereichen kommt sie nicht nur häufiger vor, sondern verursacht zugleich auch den größten

³¹ Aus sozialpsychologischer Perspektive wird in diesem Zusammenhang das Phänomen der „Deindividuation“ beschrieben, wonach im sozialen Handlungsfeld Straßenverkehr die Gruppenmitglieder einander nicht als Individuen betrachten. Die daraus resultierende Herabsetzung der Hemmschwellen führt in der Verkehrssituation dazu, dass auch durch den „Durchschnittsbürger“ Verhaltensweisen (Normverstöße) gezeigt werden, die er als Einzelner nicht zeigen würde (Festinger, Pepitons & Newcomb, 1952, zit. in Grewe, 2005, 37).

Schaden. Trotzdem ist die gesellschaftliche Akzeptanz verkehrsrechtlicher Normen gering. Als Gründe hierfür werden vor allem eine ungenügende Verankerung der Verkehrsnormen im verhaltensbestimmenden Norm- und Wertesystem des Einzelnen, der als Persönlichkeitseingriff empfundene erhebliche Regelungsumfang im Verkehrsbereich, das geringe Entdeckungs- und Sanktionierungsrisiko sowie eine, durch die Anonymität der Verkehrssituation bedingte, eingeschränkte soziale Kontrolle gesehen.

Es ist deutlich geworden, dass der Straßenverkehr als soziales Handlungsfeld aufgrund seiner besonderen Beschaffenheit hohe Ansprüche an eine sozial angemessene, normkonforme Bewältigung stellt. An diesen Bedingungen sind auch die Anforderungen, die an jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer gestellt werden, auszurichten. „Zweifel an der Vertrauenswürdigkeit einzelner Personen, die sich aus bestimmten Merkmalen ihrer Lebensführung im Sozialverband ergeben, erwecken Zweifel an ihrer Eignung zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr, die als `Steuerungshandlung in einem sozialen Begegnungsfeld` bezeichnet wird“ (Heegner, 1961, S.183). Hierauf soll im folgenden Kapitel Bezug genommen werden.

5. Verkehrsdelinquenz und allgemeine Kriminalität

Bei den Literaturrecherchen zu dieser Thematik wurde deutlich, dass eine intensive wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Bedeutung allgemein-kriminellen Verhaltens für die Fahreignung in den letzten Jahrzehnten nicht stattgefunden hat. Die meisten Studien sind mehr als 30 Jahre alt und auch Veröffentlichungen aus der jüngeren Zeit beziehen sich zum großen Teil auf diese fast schon antiquarischen Erkenntnisse. Die Beschäftigung mit Verkehrsdelinquenz ist nach wie vor primär in den Händen von Verkehrspsychologen und –medizinern sowie Juristen, deren Auseinandersetzung mit der Thematik einen expliziten Bezug zu kriminologischen Theorien und Erkenntnissen vermissen lassen. In seinem Buch

„Verkehrskriminologie“ (1972, 30) bemängelt Middendorff, dass es die Verkehrsforscher bisher versäumt haben, „[...] sich die bewährten Erfahrungen der Kriminologen für ihr Gebiet nutzbar zu machen“. Auch wenn seit dieser Einschätzung fast 40 Jahre vergangen sind, hat sich an der Situation wenig verändert. Bis heute hat sich ein eigenständiges Fachgebiet der Verkehrskriminologie nicht etablieren können.

5.1 Grundlegende Annahmen über einen Zusammenhang von Kriminalität und Fahreignung

Kunkel (1975, 8) äußerte, dass es zunächst absurd scheine, eine Beziehung zwischen Fahreignung und allgemeiner Kriminalität untersuchen zu wollen. Oberflächlich betrachtet, könnte man dieser Aussage zustimmen, denn, wer würde sich wegen einer geringfügigen Geschwindigkeitsübertretung auf der Landstraße oder dem Überqueren einer gelb-roten Ampel schon als kriminell bezeichnen. Doch wird menschliches Verhalten, zu dem ganzheitlich gesehen auch das Fahrverhalten zählt, in der Regel als Einheit betrachtet, als ein komplexes System, das durch die Wechselwirkungen eines multifaktoriellen Bedingungsgefüges beeinflusst wird³². Das Fahrverhalten des Einzelnen ist nicht allein von seiner Leistungsfähigkeit abhängig, sondern wird vor allem durch die Persönlichkeit mit ihren individuellen Lernerfahrungen, Motivationen, Eigenschaften und Gewohnheiten geprägt. Daraus folgt, dass bei einem Individuum, dessen Verhältnis zur allgemeinen Lebensumwelt persönlichkeitsbedingt gestört ist, auch mit Problemen in der „Fahrumwelt“ gerechnet werden muss (Kunkel, 1975, 89). Kaiser (1970, 152) sah „eine funktionale Abhängigkeit des Verkehrsverhaltens von Bedingungen in der Person des Fahrers, von der Intaktheit dessen, was man ´soziokulturelle Persönlichkeit´ nennt“. Übertragen auf die Delinquenzproblematik bedeutet das, dass allgemeinkriminellen und Verkehrsdelikten die selben Persönlichkeitsursachen zu Grunde liegen müssen (Drösler, 1959 zit. in Kunkel, 1975, 11), da sich die Persönlichkeit

³² Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die individualpsychologische Lehre von Alfred Adler, nach der sich aus den individuellen Lebenserfahrungen unter Einfluss genetisch determinierter und soziokultureller Bedingungen ein „Lebensstil“ herausbildet, der durch sich stets wiederholende Verhaltensmustern gekennzeichnet ist (s. weiterführend dazu: <http://arbeitsblaetter.stangl-taller.at/WISSENSCHAFTPSYCHOLOGIE/PSYCHOLOGEN/Adler.shtml>, Zugriff am 02.02.2010).

hinter dem Steuer nicht ändert. Der auffällige Kraftfahrer stellt folglich die persönlichen Bedürfnisse und Interessen über die Belange der Allgemeinheit und nimmt einen möglichen Schaden für andere Personen in Kauf. Diese antisoziale Einstellung ist auch für kriminelle Delikte typisch (Weinand & Undeutsch, 1996, 113). Zusammenfassend schätzt Dohm (1999, 59) ein, dass sich für verkehrsauffällige Kraftfahrer kein Persönlichkeitsmuster definieren lasse, das sich wesentlich von dem Tätertypen der allgemeinen Kriminalität unterscheidet, weshalb auch für die Erklärung von Verkehrsdelinquenz auf die allgemeinen Theorien der Täterpersönlichkeit zurückgegriffen werden kann.

5.2 Die Unfallforschung als Vorläufer verkehrskriminologischer Betrachtungen

Den Ausgangspunkt erster Forschungen zu den ursächlichen Bedingungen von Fehlverhalten im Straßenverkehr bildeten zunächst Verkehrsunfälle. Die Unfallneigung wurde dabei nicht als persönlichkeitsunabhängiges Schicksal verstanden, sondern als ein persönliches Unfallrisiko, das durch persönlichkeitsimmanente Faktoren beeinflusst sein kann (Kunkel, 1975, 14). Die Untersuchungen zeigten, dass Personen mit wiederholten Unfällen durch eine Geringschätzung von Regeln und Gesetzen auffielen (Rommel, 1959 zit. in Kunkel, 1975, 19; Middendorff, 1972, 30). Unter den Fahrern mit einer sehr hohen Unfallbelastung fanden sich weiterhin häufiger Personen, die auch in anderen Lebensbereichen den sozialen Anforderungen nicht genügen und die eine hohe Kriminalitätsbelastung haben (Middendorff, 1972, 24; Heegner, 1961, 143; Tillmann & Hobbs, 1949, zit. in Kunkel, 1975, 57; Brickenkamp, 1964, zit. in Kunkel, 1975, 64). Middendorff (1972, 32) beschreibt den Unfallfahrer als Persönlichkeit, die durch Egozentrität, Aggressivität, antisoziale Züge und soziale Unverantwortlichkeit gekennzeichnet ist. Shaw (1971, zit. in Kunkel, 1975, 102) ermittelte Zusammenhänge zwischen Unfallbelastung und Sorglosigkeit/Impulsivität, fehlender Selbstkontrolle/Disziplin, Mangel an Verantwortungsbewusstsein und Persönlichkeitsreife sowie Unausgeglichenheit.

5.3 Die Bedeutung von Vorstrafen für die Verkehrsbewährung

Die Verwendung der Deliktvorbelastung als einen Indikator der Persönlichkeitsstruktur bzw. Prädiktor zukünftigen individuellen Verhaltens besitzt in der allgemeinen Kriminologie ebenso wie in der Strafrechtspflege eine lange Tradition. Folgt man nun der Annahme eines persönlichkeitsgesteuerten Fahrverhaltens, verwundert es wenig, dass in der Literatur ein sehr enger Zusammenhang zwischen Verkehrsdelinquenz und allgemeinkrimineller Vorbelastung beschrieben wird. Dabei zeigte sich, dass ein bedeutender Anteil der Verkehrstäter, unabhängig von der Art des oder der Verkehrsverstöße, bereits vorbestraft ist und dass der Anteil Vorbestrafter bei den verkehrsauffälligen Kraftfahrern deutlich höher liegt als bei den nicht verkehrsauffälligen Kraftfahrern (u.a. Heegner, 1961, 137; Middendorff, 1972, 24). Umgekehrt finden sich auch in der Delinquenzvorgeschichte allgemeinkriminell vorbelasteter Personen häufiger verkehrsrechtliche Eintragungen als bei nicht vorbelasteten Personen (Wolf, 1964, zit. in Kunkel, 1975, 63). Des Weiteren steigt mit der Anzahl der Verkehrsauffälligkeiten auch die Anzahl der registrierten Vorstrafen (Middendorff, 1972, 24). Moser (1974, 1983) stellte diesbezüglich fest, dass jeder zweite Mehrfachtäter im Straßenverkehr wegen allgemeinkrimineller Delikte vorbestraft sei und ergänzte, dass insbesondere Täter mit drei und mehr allgemeinkriminellen Vorstrafen weniger anpassungsbereit und –fähig sind, als Täter mit einer geringeren Anzahl an Vorstrafen. Heegner (1961, 133f) konnte zeigen, dass kriminelle Rückfalltäter im Straßenverkehr häufiger als nicht rückfällige Delinquenten durch fahrlässige Körperverletzungsdelikte (50 vs. 26 Prozent), Unfallflucht (17 vs. 3 Prozent) und Trunkenheit im Verkehr (19 vs. 5 Prozent) auffallen. Er leitete daraus eine höhere Bereitschaft der Rückfalltäter ab, gesetzliche Vorschriften auch im Verkehr zu missachten, ab, wodurch eine potentiell größere Gefahr für den Straßenverkehr gegeben sei, als bei nicht rückfällig vorbestraften Personen.

Einige Untersuchungen haben eine deliktspezifische Betrachtung allgemeinkrimineller Vorstrafen und deren Bedeutung für die Verkehrsbewährung vorgenommen. So ermittelte Desmarez (1965, zit. in Kunkel, 1975, 75) unter 93 verkehrsauffälligen Kraftfahrern bei 10 Vorstrafen aus dem Bereich der Vermögensdelikte, bei 17 Körperverletzungsdelikte und 7

Raub- und Notzuchtsdelikte. Dureman (1970, zit. in Kunkel, 1975, 70ff) fand in seiner Stichprobe bei 35 Prozent der Gewalttäter auch Verkehrsauffälligkeiten in der Vorgeschichte, während es bei Betrugstätern nur 15 Prozent waren. Kunkel (1975, 67) stellte resümierend fest, dass vor dem Hintergrund empirischer Ergebnisse nur eine Einteilung allgemeinkrimineller Delikte in Gewalt-, Eigentums-, Vermögens- und Verwahrlosungsdelikte sinnvoll erscheine.

Die Vorbelastungsquote steigt von den Fahrlässigkeitsdelikten (Körperverletzung/Tötung) zu den Vorsatzdelikten (Fahren ohne Fahrerlaubnis/Trunkenheit im Verkehr/Unfallflucht) an. Der Anteil einmalig Vorbestrafter nimmt hingegen gegenläufig ab. Dementsprechend verändere sich das Bild des Verkehrstäters vom fahrlässig handelnden männlichen Durchschnittsbürger hin zum vorsätzlich agierenden klassischen Kriminellen (Kaiser, 1970, 317). Notorische Verkehrsdelinquenten unterscheiden sich hinsichtlich persönlicher und sozialer Merkmale von klassischen Kriminellen allenfalls in der Intensität der Ausprägung. Gemein ist ihnen mit hoher Wahrscheinlichkeit eine herabgesetzte Bereitschaft zum Einhalten von Regeln des sozialen Zusammenlebens.

5.4 Deliktspezifische Zusammenhänge zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelinquenz

5.4.1 Fahren ohne Fahrerlaubnis

Kaiser (1975, 230) ermittelte für das Delikt Fahren ohne Fahrerlaubnis eine Vorbestraftenquote von 34,8 Prozent, davon zwei Drittel Straftaten aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität. Er schlussfolgerte daraus, dass die vorbestraften Schwarzfahrer weniger dem typischen Verkehrsdelinquenten oder Zufallstäter entsprechen, sondern überwiegend Menschen mit kriminellen Neigungen sind. Wilms (1963, zit. in Kaiser, 1970, 230) extrahierte für das Delikt Fahren ohne Fahrerlaubnis 6 Tätertypen: den Egozentrisch-aggressiven, den unsoliden Händler und Vertreter, den Delinquenten, bei dem die Verkehrskriminalität der Fortsetzung der allgemei-

nen Kriminalität mit anderen Mitteln entspricht, den Depressiv-Verwahrlosten, den Asozialen und den Frühkriminellen. Moser (1974) konnte in ihrer Untersuchung zeigen, dass allgemeinkriminell vorbelastete Schwarzfahrer häufiger in Unfälle verwickelt sind als nur verkehrsrechtlich vorbelastete Personen.

Beim Fahren ohne Fahrerlaubnis müssen zwei Fallkonstellationen unterschieden werden: Zum einen die Täter, die noch nie in Besitz einer Fahrerlaubnis gewesen sind und diejenigen, die trotz eines gerichtlichen oder behördlichen Fahrerlaubnisentzugs oder eines Fahrverbots am Straßenverkehr teilnehmen. Zur ersten Gruppe zählen vor allen Dingen Jugendliche, die noch vor der Ersterteilung einer Fahrerlaubnis ihre Fahrbedürfnisse ausleben wollen, dies auf legale Weise jedoch (noch) nicht tun können. Mickschick (1967, zit. in Middendorff, 1972, 35f) ermittelte bei offenen Befragungen von Jugendlichen im Alter von 16 bis 20 Jahren eine Dunkelziffer von 90 bis 95 Prozent. In der Tübinger Jungtätervergleichsuntersuchung (Göppinger, 1983) wurde deutlich, dass Schwarzfahren häufig am Beginn krimineller Karrieren steht. 55 Prozent der untersuchten Straftäter wiesen bereits mindestens eine Vorstrafe wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis auf. Des weiteren wertete Schöch (1971, 1862) das fortgesetzte Schwarzfahren vor der Ersterteilung als Indikator für die Bedenkenlosigkeit auch bei der Einhaltung anderer Verkehrsvorschriften (dazu auch Heegner, 1961, 135).

Besondere kriminologische Bedeutung wird dem Fahren trotz rechtskräftig entzogener Fahrerlaubnis oder trotz Fahrverbots beigemessen, insbesondere, da die überwiegende Mehrheit der Täter vorbestraft ist (Wilms, 1963 zit. in Kaiser, 1970, 230). Laut Strafverfolgungsstatistik waren das im Jahr 2007 ca. 60 Prozent. Das Bedenkliche dieses Tatbestandes wird in seiner Vorsätzlichkeit gesehen, in der fehlende Regel- und Normenakzeptanz zum Ausdruck kommen und der deshalb nicht mehr als „Kavaliersdelikt“ und ungefährlicher Verstoß gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen abgetan werden kann (Middendorff, 1970, 53).

5.4.2 Unfallflucht

Die Strafverfolgungsstatistik 2007 weist unter den Unfallflüchtigen einen Anteil von ca. 22 Prozent als vorbestraft aus. Dohm (1999, 90) führt dazu weiter aus, dass Männer bis 35 Jahre, die einer Unfallflucht verdächtigt werden, bereits häufiger eine kriminalpolizeiliche Vorgeschichte aufweisen. Auch in früheren Untersuchungen, so von Middendorff (1972, 51) und Kaiser (1970, 279), wurde die Quote der Vorbestraften unter den Unfallflüchtigen mit 35 bis 44 Prozent angegeben. Moser (1974, 11) konnte zeigen, dass allgemein-kriminell vorbelastete Mehrfachtäter im Straßenverkehr häufiger eine Unfallflucht begehen als reine Verkehrstäter (23 vs. 17,3 Prozent).

Dem Delikt des unerlaubten Entfernens vom Unfallort wird aufgrund seines egozentrischen und antisozialen Charakters eine besondere Nähe zur allgemeinen Kriminalität zugeschrieben (Kaiser, 1970, 279; Moser, 1974, 12; Kunkel, 1975, 23). Auch Heegner (1961, 135) schätzte ein, dass Unfallfluchttäter den allgemeinen Straftätern in besonderer Weise nahe stehen, da das Charakteristikum der Täter-Opfer-Beziehung, nämlich das Zufügen von Schäden ohne Rücksicht auf deren Folgen beim Opfer, gleichsam typisch für Straftaten aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität ist.

5.4.3 Trunkenheitsdelikte

Entgegen dem lange vorherrschenden gesellschaftlichen Konsens, Alkoholfahrten seien „Kavaliersdelikte“, der Alkoholtäter somit ein „Kavalier“, nicht jedoch ein Krimineller, fanden sich bei Trunkenheitstätern Vorstrafenbelastungen, die mit 46 bis 72 Prozent erheblich über dem allgemeinen Durchschnitt der Verkehrsdelinquenten und sogar noch geringfügig über denen der allgemeinkriminellen Täter lagen (Middendorff, 1972, 46; Schumann, 1965, 22; Kaiser, 1970, 258). Heegner (1961, 165) kam auf der Basis seiner Untersuchungen zu der ernüchternden Einschätzung, dass es sich bei den Alkoholtätern um eine sehr negative und asoziale Gruppe unter den Kraftfahrern handle. Die Strafverfolgungsstatistik 2007 weist für

ca. 31 Prozent der Trunkenheitsfahrer strafrechtliche Vorbelastungen aus und bestätigt damit die kriminologische Bedeutung der Alkoholdelikte,.

Wenig verwunderlich erscheint, dass insbesondere männliche und jüngere Trunkenheitstäter mit Straftaten, sowohl einschlägig als auch allgemeinkriminell (mit einem Schwerpunkt auf Aggressionsdelikten), vorbelastet sind (Weinand & Undeutsch, 1996, 109). Deshalb ist ein Zusammenhang zwischen Alkoholdelikten im Straßenverkehr und allgemeinkriminellen Straftaten unter Alkoholeinwirkung anzunehmen. Als Ursache hierfür wird die Eigenschaft des Alkohols angesehen, negative, normwidrige Verhaltenstendenzen auch in anderen Lebensbereichen zu verstärken. Kunkel (1975, 102) benennt drei mögliche Erklärungsmodelle für den Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und allgemeinkriminellen Delikten: Zum einen geht er davon aus, dass es bei antisozialen Persönlichkeiten infolge einer generellen Missachtung von Regeln menschlichen Zusammenlebens auch vermehrt zu Alkoholdelikten kommt. Des Weiteren sieht er eine verstärkende Wirkung des Alkoholkonsums auf bereits vorhandene negative Verhaltenstendenzen, weshalb sowohl allgemeinkriminelle aber auch Verkehrsdelikte auftreten. Zuletzt können sowohl Verkehrs- als auch allgemeine Kriminalität das Ergebnis von alkoholbedingten Persönlichkeitsveränderungen und daraus folgenden Anpassungsschwierigkeiten sein.

5.4.4 Fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Tötung

Die Strafverfolgungsstatistik 2007 weist für die Delikte der fahrlässigen Körperverletzung bzw. der fahrlässigen Tötung im Straßenverkehr einen Vorbestraftenanteil von 21 bzw. 15 Prozent aus. Kaiser (1970, 218f) ermittelte etwas höhere Quoten. Bei den fahrlässigen Tötungsdelikten waren demnach 27 bis 33 Prozent vorbestraft, davon 40 Prozent einmalig. Eine weitere Differenzierung nach der Art der Vordelikte ergab 61 Prozent verkehrsstrafrechtliche und 39 Prozent allgemeinkriminelle Vorverurteilungen, darunter Vermögensdelikte, Sittlichkeitsdelikte und Sachbeschädigungen. In Fällen von fahrlässiger Körperverletzung waren 20 Prozent der Fahrer

vorbestraft, davon 50 Prozent einmalig. Bei der deliktspezifischen Betrachtung wiesen 50 Prozent der Vorbestraften eine Verkehrsstraftat auf.

Moser (1974) ermittelte in ihren Untersuchungen zu Vielfachtätern im Straßenverkehr einen signifikanten Zusammenhang zwischen allgemeinkriminellen Vorstrafen und der Belastung mit unfallbedingten fahrlässigen Körperverletzungen bzw. Tötungen. Dabei waren Verkehrstäter umso häufiger mindestens einmal in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt, je mehr allgemeinkriminelle Vorverurteilungen sie aufwiesen.

5.4.5 Nötigung im Straßenverkehr

Streng genommen zählt der Nötigungstatbestand zu den Aggressionsdelikten. In einer Stichprobe aus Baden-Württemberg, die Dohm (1999) auswertete, waren bereits 46 Prozent der wegen einer Nötigung im Straßenverkehr Tatverdächtigen im allgemein kriminalpolizeilichen Bereich vorbestraft, davon waren 95 Prozent Männer. Besonders hoch war der Anteil der Vorbestraften mit fast 52 Prozent in der Gruppe der 20 bis 35jährigen, was für eine hohe Affinität zwischen Nötigungsdelikten und allgemeiner Kriminalität spricht. Als weiteren Risikofaktor konnte Dohm eine zusätzliche Alkoholisierung extrahieren, die zu einer noch höheren allgemeinkriminellen Vorbelastungsquote führte.

5.5 Weitere Risikofaktoren

5.5.1 Alter

Schöch (1971, 1963) geht davon aus, dass eine Affinität zum Kraftfahrzeug bzw. die Neigung zu Verkehrsdelinquenz schon früh im Lebenslauf sichtbar wird. Sind bei einem Betroffenen bis zum Alter von 25 Jahren keine Verkehrsdelikte aktenkundig geworden, so ist die Wahrscheinlichkeit einer verkehrsgefährdenden Persönlichkeit trotz des Vorliegens allgemeinkrimineller Vorstrafen als gering anzusehen. Die Gruppe der 18 bis 25 jährigen wird allgemein als Hochrisikogruppe im Straßenverkehr ange-

sehen und das nicht nur, weil sie am stärksten mit Verkehrsdelikten belastet ist, sondern auch, weil sie häufig die schwereren und folgenreicheren Verkehrsverstöße begeht (Middendorff, 1972, 35f; Kaiser, 1970, 213; vgl. auch Punkt 4.3). Kraus (1963, zit. in Kunkel, 1975, 108) ermittelte bei Unfallfahrern unter 21 Jahren eine größere Anzahl an kriminell vorbelasteten Jugendlichen als in einer unfallfreien Kontrollgruppe.

Das höhere Maß an Verkehrsunangepasstheit bei Adoleszenten kann dabei als Ausdruck von pubertärer Unreife und Entwicklungsverzögerungen interpretiert werden (Winkler, 1967, zit. in Middendorff, 1972, 41). Ihr Verhalten ist spielerisch und eher leichtsinnig und unbekümmert, zudem verspüren sie eine Lust am Risiko (Kunkel, 1975). Bei gleichzeitig fehlendem Überblick über die Gesamtsituation tendieren sie dazu, beim Fahren Augenblicksimpulsen nachzugeben. Im Alter zwischen 18 und 25 Jahren werden – nicht nur im Straßenverkehr – erhebliche Anforderungen an die noch instabile und unreife adoleszente Persönlichkeit gestellt, was nicht selten zu Überforderung und daraus folgend zu Krisen und Verhaltensstörungen führen kann. Middendorff (1972, S. 27) sieht vor allem jene Jugendlichen gefährdet, bei denen derartige Schwierigkeiten im Entwicklungsprozess besonders stark ausgeprägt sind. Nicht selten können Verkehrsdelikte bei Jugendlichen und Heranwachsenden über den typisch jugendlichen Fahrdrang hinaus, auch Ausdruck tiefer liegender Verwahrlosung sein. Nach Schlag (1994 in Flade, 137) erleben junge Menschen die Verkehrsteilnahme mit einem Kraftfahrzeug nicht nur als Möglichkeit der Verbesserung ihrer Mobilität, sondern verbinden damit auch andere soziale und persönliche Funktionen, unternehmen so u.a. den Versuch, „[...] den in anderen Lebensbereichen erfahrenen Reglementierungen, Fremdbestimmungen und Handlungseinengungen zu entkommen [...].“

5.5.2 Aggressionsneigung

Der Straßenverkehr begünstigt in einem besonderen Maße Aggressionsbedürfnisse. Diese Wirkung wird zum einen dem Umstand zugeschrieben, dass der aggressive Fahrer als Verkehrsteilnehmer weitgehend anonym bleibt und in der Regel darauf vertrauen kann, dass seinen aggressiven

Handlungen aufgrund der geringen polizeilichen Kontrolldichte in den meisten Fällen keine angemessenen Strafen folgen (Weinand & Un-deutsch, 1996, 112). Zum anderen wirkt das im Straßenverkehr allgemein erhöhte Erregungsniveau und die Häufigkeit der „Vereitelungssituationen“, in denen zielgerichtetes Verhalten gestört wird, bei gewaltgeneigten Kraftfahrern aggressionsbegünstigend (Kunkel, 1975, 99).

In früheren Jahren sah der Gesetzgeber die Erteilung der Fahrerlaubnis an Straftäter kritisch, die bei begangenen Delikten durch Gewalttätigkeit und Rohheit aufgefallen waren (Heegner, 1961, 162f). In diesem Zusammenhang wurden folgende Straftatbestände genannt: vorsätzliche Körperverletzung, Sachbeschädigung, Brandstiftung, Bedrohung, Widerstand gegen die Staatsgewalt, Freiheitsberaubung, Hausfriedensbruch, Raub, räuberische Erpressung, Notzucht. Viele aggressive Täter befinden sich in einem chronischen Erregungs- und Spannungszustand. Durch dieses erhöhte Basislevel aggressiver Erregbarkeit „explodieren sie schon bei den geringsten Anlässen“ (Heegner, 1961, 164). Ein zusätzliches Risikomoment für die Fahreignung ergibt sich nach Ansicht des gleichen Autors aus der häufigen Koppelung der Aggressionsneigung mit Alkoholismus. Tendenziell fallen Personen, die wegen Aggressionsdelikten vorbestraft sind, häufiger mit Verkehrsverstößen auf, als einschlägige Eigentums- bzw. Vermögensstraftäter, jedoch nicht häufiger als polytrope³³ Kriminelle ohne aggressive Delikte in der Vorgeschichte (Heegner, 1961, 173). Als besonders gefährdet, im Sinne unkontrollierter aggressiver Impulsdurchbrüche, gelten vor allem jene Kraftfahrer, die auch in anderen Lebensbereichen aggressiv reagieren bzw. die bereits wegen eines Aggressionsdelikts vorbestraft sind (Kunkel, 1975).

5.5.3 Sonstige Risikofaktoren

Neben den bereits beschriebenen Faktoren ergaben sich Hinweise auf weitere delinquenzbegünstigende Persönlichkeitsmerkmale. So fasste Schöch (1971, 1863) zusammen, dass neben den Vorstrafen auch die Unstetigkeit bzw. eine besondere Nachlässigkeit im Beruf, ein regelmäßi-

³³ nicht auf einen Deliktbereich fixierte Kriminelle.

ger und nicht unerheblicher Alkoholgenuss, eine Neigung zu Unfällen sowie eine geringe Konzentrationsfähigkeit und Ausdauer Hinweise auf eine fehlende Fahreignung geben können. Heegner (1961, 184) führte aus, dass sowohl verkehrs- als auch allgemeinrechtlich vorbestrafte Personen häufiger Intelligenzdefizite, emotional affektive Störungen, eine geringere Bindungs- und Anpassungsfähigkeit, antisoziale Einstellungen, Gleichgültigkeit bzw. Stumpfheit, Aggressivität und Brutalität sowie eine erhöhte Triebhaftigkeit aufweisen. Hoyos (1959, zit. in Kunkel, 1975, 91) konnte in seinen Untersuchungen zeigen, dass die frühkindliche Entwicklung im Elternhaus nicht nur im Zusammenhang zu allgemeinkriminellen Delikten, sondern auch zu Verkehrsdelikten steht. Böcher (1985, 39) fasst etwas drastischer zusammen, dass insbesondere solche Menschen im Straßenverkehr auffällig werden, die sonst nirgendwo eine Chance zur Durchsetzung haben, die berufliche Versager sind und auch zu Hause nichts zu sagen haben, und die in der Teilnahme am Straßenverkehr ihre letzte Möglichkeit zur Selbstbehauptung sehen.

5.6 Zusammenfassung

Aus den dargestellten empirischen Befunden lassen sich zusammenfassend einige Aussagen zum Zusammenhang zwischen Verkehrsdelinquenz und allgemeiner Kriminalität ableiten:

- § allgemeinstrafrechtlich vorbelastete Kraftfahrer werden signifikant häufiger auch mit Verkehrsverstößen auffällig,
- § verkehrsauffällige Kraftfahrer weisen signifikant häufiger auch Vorstrafen aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität auf,
- § die Wahrscheinlichkeit einer Verkehrsauffälligkeit steigt mit der Anzahl der Vorstrafen an,
- § für Aggressionsdelikte ist eine deutliche Beziehung zu Verkehrsdelikten anzunehmen,
- § die Persönlichkeit von Trunkenheitstätern und Unfallflüchtigen weist in besonderem Maße allgemeinkriminelle Züge auf,

§ junge, männliche, allgemeinkriminell vorbelastete Kraftfahrer sind als Hochrisikogruppe hinsichtlich verkehrsgefährdenden Verhaltens zu bezeichnen.

Auch wenn in der wissenschaftlichen Theorie ein Zusammenhang zwischen krimineller Vorbelastung und Verkehrsdelinquenz generell bejaht wird, erlaubt dies nicht den Umkehrschluss, dass jeder allgemein-kriminell Vorbestrafte auch im Straßenverkehr auffällig bzw. jeder Verkehrsstraftäter einschlägig rückfällig wird. Auch unter den allgemeinkriminell stark vorbelasteten Personen findet sich ein nicht unerheblicher Anteil mit einer guten Verkehrsbewährung (Kaiser, 1970, 317) und auch unter den Verkehrsstraftätern begehen nicht alle ein zweites Delikt. Hier sind der Aussagekraft von Vorstrafen im Rahmen der auf das Verkehrsverhalten bezogenen Kriminalprognose Grenzen gesetzt.

6. Fahreignung

6.1 Begriffsbestimmung

Aus Art. 2 Abs. 1 GG ergibt sich zunächst für den Einzelnen eine allgemeine Verkehrsfreiheit und somit eine generelle Eignungsvermutung. Die Komplexität des Straßenverkehrs, das hohe Gefährdungspotential und die potentiell gravierenden sozial-schädlichen Folgen von Fehlverhaltensweisen gebieten es jedoch, an Kraftfahrzeugführer grundlegende Anforderungen zu stellen, um dem ebenfalls grundgesetzlich verbrieften Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) genüge zu tun. Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gewinnt daher für die Straßenverkehrssicherheit zentrale Bedeutung (Buchhardt, 2007, 28).

Nach heute vorherrschender Meinung wird Fahreignung als ein dreigeteilter Begriff verstanden, der sich aus körperlichen, geistigen und charakterlichen Merkmalen der Gesamtpersönlichkeit zusammensetzt.

„Die körperliche Eignung ist dann ausgeschlossen, wenn körperliche Mängel vorliegen, die weder technisch noch medikamentös oder psychologisch kompensierbar sind [...].

Die geistige Eignung kann beeinträchtigt sein z.B. bei einer Herabsetzung der intellektuellen, psychisch-funktionalen und/oder psychophysischen Leistungsfähigkeit, die sich auf die Verkehrsteilnahme unmittelbar auswirkt oder bei der eine unmittelbare Auswirkung naheliegend ist.

Der Begriff der charakterlichen Eignung ist sehr weit zu verstehen. Es fallen darunter nicht nur bestimmte überdauernde Persönlichkeitsmerkmale (z.B. zuverlässige Selbstbeobachtung, Selbstkontrolle und vorausschauende Verhaltensplanung oder emotionale Labilität, erhöhte situative Beeinflussbarkeit, Aggressivität) sondern auch verkehrsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen, die das Verhalten im Straßenverkehr in positiver bzw. negativer Weise bestimmen können.“
(Kroj, 1995, 20)

Bezüglich weiterführender Konkretisierungen von Aspekten der körperlichen und geistigen Eignung sei an dieser Stelle auf die einschlägige Fachliteratur verwiesen³⁴.

Eine allgemeingültige Definition des Teilaspekts der charakterlichen Fahreignung, nicht selten auch als charakterliche Zuverlässigkeit bezeichnet (Buchardt, 2007, 39ff), existiert nicht. Laub & Brenner-Hartmann (2001, 17) sehen das Vorhandensein „persönlicher Voraussetzungen“³⁵, die sie verstehen als „die Bereitschaft und das Vermögen, das Verhalten an gesellschaftlichen Normen zu orientieren“, als notwendig zur Bejahung der Fahreignung an. Nach Barthelmess (2000, 20) heiÙe Fahreignung „sich einzufügen in die Verkehrsgemeinschaft, ihre Regeln und Kommunikationsformen zu kennen und zu akzeptieren, auf Schwächere Rücksicht zu nehmen und die Aspekte der Umwelt und der Belästigung zu beachten“. Nach Weinand & Undeutsch (1996, 101) zielt die charakterliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in erster Linie auf die Frage ab, ob die Gewähr für ein verantwortungsbewusstes Verhalten als Kraftfahrzeugführer innerhalb der Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer besteht.

Als grundlegende Voraussetzung für die Annahme der Fahreignung gilt ein ausreichender Grad an Stabilität und Anpassbarkeit der Persönlichkeit und ein angemessenes Repertoire an Möglichkeiten zur Kontrolle aggress-

³⁴ u.a. Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2000); Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung - Kommentar, 2. Auflage (Schubert, Schneider, Eisenmenger & Stephan, 2005)

³⁵ Der Begriff „persönliche Voraussetzungen“ wird von den Autoren alternativ zum Begriff der charakterlichen Eignung verwendet, da der Begriff des Charakters mit seiner Dispositivität mit den Erkenntnissen moderner Persönlichkeitspsychologie, die von einer durch Lernen veränderbaren Persönlichkeit ausgeht, nicht vereinbar ist (Laub & Brenner-Hartmann, 2001, 17).

siver und antisozialer Impulse (u.a. Kunkel, 1975, 103)³⁶. Nachhaltiges Auffälligwerden durch Rechtsverstöße im Straßenverkehr oder auch durch allgemein kriminelle Delikte kann ein Hinweis auf bestehende charakterliche Mängel sein, die eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellen. Ist von einem Fehlen der charakterlichen Eignung auszugehen, so ist eine Zulassung zum oder eine weitere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr ausgeschlossen.

6.2 Gesetzliche Grundlagen

Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen stellt, wie eingangs bereits ausgeführt, aus juristischer Sicht einen unbestimmten Rechtsbegriff dar. Das bedeutet, dass eine klare Definition dessen, wann (charakterliche) Fahreignung vorliegt oder nicht vorliegt, nicht existiert, sondern einer Auslegung durch die Rechtsprechung bedarf (Bode & Winkler, 2000, 67f). Um den Rechtsanwendern dennoch die Möglichkeit zu geben, bei ihren Entscheidungen auf Rechtsvorschriften zurückzugreifen, hat der Verordnungsgeber als Rahmen einige normative Konkretisierungen vorgenommen. Die relevanten fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften ergeben sich aus dem StVG und der FeV. So ist in §2 Abs. 4 StVG Satz 1 und §11 Abs.1 Satz 3 FeV inhaltlich gleich formuliert, dass geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht *erheblich* oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat. Weitere Rechtsnormen ergeben sich aus §§69 StGB und 46 FeV, welche die Entziehung der Fahrerlaubnis bei vorliegender Fahrungeeignetheit regeln, aus §44 StGB, der die richterliche Anordnung eines Fahrverbots ermöglicht³⁷, sowie aus §11 Abs. 3 FeV, der bei begründeten Zweifeln an der Fahreignung die Anordnung einer MPU in das Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde stellt.

³⁶ Etwas trivialer, doch sehr prägnant formulierte Streich (1960, 14): „Das heißt doch praktisch, dass nur eine kritisch völlig einsichtige Persönlichkeit den Führerschein in die Hand bekommen sollte.“

³⁷ §44 StGB kommt in der Regel bei Fällen zur Anwendung, bei denen der Beweis der Fahrungeeignetheit im Rahmen des Strafverfahrens nicht eindeutig geführt werden kann und eine Entziehung gemäß §69 StGB dementsprechend unterbleiben muss.

Im folgenden sind wichtige fahreignungsbezogene Sanktions- und Maßregelinstrumente der Gerichte und der Fahrerlaubnisbehörden zusammenfassend dargestellt, die bei Verkehrs- bzw. allgemeinkriminellen Straftaten zur Anwendung kommen. Eine ausführliche Besprechung hierzu findet sich u.a. bei Bode & Winkler (2000, 377ff).

6.3 Gerichtliche Maßnahmen

6.3.1 Anwendung von §69 StGB bei Straftaten im Straßenverkehr

Kommt es aufgrund einer Straftat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zu einer Verurteilung, so wird neben einer Geldstrafe, oder in besonderes gravierenden Fällen einer Freiheitsstrafe, bei erwiesener Fahrungsungeeignetheit auch der richterliche Entzug der Fahrerlaubnis gemäß §69 StGB ausgesprochen³⁸. Voraussetzung für die Anwendung dieser Rechtsnorm ist, dass sich aus der Straftat, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen worden sein muss, ergibt, dass derjenige zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Die Annahme einer Ungeeignetheit ist dabei regelmäßig allein aufgrund der verurteilten Tat bei Fahrerlaubnisinhabern gegeben, die Straftaten nach §316 StGB (Trunkenheit im Verkehr), §315c StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs)³⁹, §142 StGB (Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort) sowie §323a StGB (Vollrausch)⁴⁰ begangen haben. In allen anderen Fällen hat das Gericht die Beurteilung der Fahrungsungeeignetheit – und ggf. die Anwendung von §69 StGB – auf der Basis einer Gesamtwürdigung der Täterpersönlichkeit vorzunehmen⁴¹.

³⁸ Das gilt auch, wenn eine Verurteilung nur wegen erwiesener oder nicht auszuschließender Schuldunfähigkeit nicht erfolgt ist.

³⁹ Gefährdung des Straßenverkehrs, u.a. infolge Alkoholkonsum oder Konsum anderer berauschender Mittel bzw. grob verkehrswidriges oder rücksichtsloses Verhalten (in Form - a. von Missachtung der Vorfahrt, - b. falschem Verhalten beim Überholen und - c. an Fußgängerüberwegen, - d. zu schnellem Fahren an unübersichtlichen Stellen, Kreuzungen, Einmündungen oder Bahnübergängen, - e. eines Verstoßes gegen das Rechtsfahrgebot an unübersichtlichen Stellen, - f. Wenden, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung fahren auf Autobahnen oder – g. Nichtkennzeichnung haltender oder gebliebener Fahrzeuge) und dadurch erhebliche Gefährdung von Personen oder Sachen.

⁴⁰ jedoch nur im Zusammenhang mit den bereits genannten Tatbeständen.

⁴¹ BGH-Beschluss vom 05.11.2002 – 4 StR 406/02.

Ausweislich der Strafverfolgungsstatistik 2007 wurde 119.396 Personen (ca. 50 Prozent aller verurteilten Verkehrsstraftäter) die Fahrerlaubnis nach §69 StGB entzogen, davon 62 Prozent wegen Trunkenheit im Verkehr, 10,5 Prozent wegen Unerlaubtem Entfernen vom Unfallort und 8,5 Prozent wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots. Mit einem Fahrverbot nach §44 StGB wurden weitere 27.555 Verkehrsstraftäter (11,5 Prozent) belegt, darunter 39 Prozent wegen Unerlaubtem Entfernen vom Unfallort, 22 Prozent wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots und 18 Prozent wegen Trunkenheit im Verkehr.

Bei der richterlichen Entscheidung über den Entzug der Fahrerlaubnis, die gleichbedeutend mit der Feststellung der Fahrungeeignetheit ist, handelt es sich um eine Maßregel der Sicherung und Besserung, deren Zweck es ist, den ungeeigneten Kraftfahrer für eine gewisse Zeit von der Teilnahme am Straßenverkehr auszuschließen. Die Dauer des Ausschlusses legt das Gericht mit der Sperrfrist⁴² fest, innerhalb der eine neue Fahrerlaubnis nicht erworben werden kann⁴³. Der Ablauf der gerichtlich festgelegten Sperrfrist ist nicht gleichbedeutend mit der automatischen Neuerteilung der Fahrerlaubnis. Das weitere Verfahren des Neuerwerbs der Fahrerlaubnis liegt dann allerdings nicht mehr in den Händen der Gerichtsbarkeit, sondern wird in Zuständigkeit der Fahrerlaubnisbehörden bearbeitet.

6.3.2 Anwendung von §69 StGB bei allgemeinrechtlichen Straftaten

Schwierig hat sich in der Vergangenheit der strafgerichtliche Umgang mit allgemeinkriminellen Straftaten ohne erkennbaren Bezug zum Straßenverkehr gestaltet. Im Zusammenhang mit derartigen Delikten kam es bei 8.035 (0,9 Prozent) aller Straftäter zur Entziehung der Fahrerlaubnis, darunter in 20 Prozent der Fälle im Zusammenhang mit Straftaten gegen die körperliche Unversehrtheit und in 16 Prozent wegen Vermögensdelikten. In weiteren 5.592 Fällen (0,6 Prozent) wurde ein Fahrverbot nach §44

⁴² gemäß §69a StGB.

⁴³ Die Dauer der Sperrfrist beträgt in der Regel zwischen 6 Monaten und 5 Jahren (Krüger, 2009), kann im Ausnahmefall aber auch lebenslänglich angeordnet werden.

StGB ausgesprochen, davon 21 Prozent im Zusammenhang mit Gewalt-, 7 Prozent mit Betrugs- und 6 Prozent mit Vermögensdelikten⁴⁴.

Vor einer Bewertung der Fahruneignetheit ist bei allgemeinrechtlichen Straftaten zunächst zu prüfen, ob eine sog. „Zusammenhangstat“ vorliegt, d.h. ob die Tat überhaupt einen Rückschluss auf die Kraftfahreignung zulässt⁴⁵. Im Zusammenhang mit dieser Problematik wurde durch die Gerichte in den letzten Jahren die inhaltliche Frage debattiert, ob eine Entziehung der Fahrerlaubnis auch aufgrund solcher Straftaten gerechtfertigt ist, die in einem eher abstrakten Zusammenhang zur Kraftfahreignung stehen, so u.a. der Drogendealer, der seine Geschäftswege mit dem Auto erledigt oder der Dieb, der seine Beute mit dem Auto transportiert. Nach einer langen Zeit der kontroversen Bewertungs- und Beschlusspraxis der Gerichte, fällte der Bundesgerichtshof am 27.04.2005⁴⁶ diesbezüglich einen richtungweisenden Beschluss, worauf nun Bezug genommen werden soll.

6.3.2.1 Praxis der Rechtsprechung

Lange Zeit bestand Konsens darüber, dass auch allgemeinrechtliche Straftaten, sofern sie im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs begangen worden sind, eine Indizwirkung für die Annahme einer charakterlichen Fahruneignetheit entfalten können. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis auf der Grundlage von §69 StGB war demnach auch möglich, wenn die fehlende charakterliche Eignung noch nicht durch Verkehrsverstöße offenkundig zu Tage getreten war. In der früheren Rechtsprechung wurden vor allem Gewalt- und Rohheitsdelikte, Eigentumsdelikte aber auch Sittlichkeitsdelikte als eignungs ausschließende Straftaten benannt (Schöch, 1971, 1859). Das OVG Münster⁴⁷ resümierte: „Wie ließe es sich verantworten, einem wegen Diebstahls, Notzucht oder dergleichen vorbestraften Kraftfahrer die Möglichkeit zu bieten, [...] durch Ausübung der Fahrtätigkeit weitere Straftaten zu begehen.“ Bewegung in die Diskussion um die Bewertung der sog. „Zusammenhangstaten“ brachte ein BGH-

⁴⁴ Strafverfolgungsstatistik 2007, a.a.O.

⁴⁵ BGH-Beschluss vom 27.04.2005 - GSSt 2/04.

⁴⁶ a.a.O.

⁴⁷ zit. in Schöch (1971, 1858).

Beschluss im Jahr 2002⁴⁸, der nunmehr forderte, dass der allgemeinkriminelle Täter seine Devianz auch durch Verkehrsverstöße dokumentiert haben müsse, um seine Nichteignung im Sinne von §69 StGB feststellen zu können. Der nachfolgenden Debatte setzte der Große Senat des BGH mit dem Beschluss vom 27.04.2005 ein Ende⁴⁹.

In diesem stellte er klar, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis nach §69 StGB nicht der allgemeinen Kriminalitätsbekämpfung diene, sondern den Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs bezwecke. Der Richter müsse sich die Überzeugung verschaffen, dass der Täter zur Erreichung seiner kriminellen Ziele bereit ist, sich über die im Verkehr gebotene Sorgfalt und Rücksichtnahme hinwegzusetzen. Für diese Prüfung können auch Umstände aus dem Vorleben des Täters oder seiner Tatvorbereitung in die Beurteilung einbezogen werden, sofern sie Hinweise auf eine mögliche Gefährdung des Straßenverkehrs geben⁵⁰. Ausgeschlossen sei die Anwendung von §69 StGB bei allgemeinkriminellen Straftaten, wenn die aus der Tat offenbar werdenden Neigungen zu Aggression, Rücksichtslosigkeit oder Regelmissachtung einen konkreten Zusammenhang zur Kraftfahreignung nicht erkennen lassen. Den Fahrerlaubnisbehörden stehe es jedoch offen, eine spätere Eignungsprüfung zu veranlassen.

6.3.2.2 Diskussion der Rechtssprechungspraxis

Mit ihrer Forderung nach sichtbaren Belegen eines Zusammenhangs zwischen allgemeinrechtlicher Delinquenz und Verkehrsverhalten widerspricht die Rechtssprechung dem ganzheitlichen Verständnis menschlichen Verhaltens. Danach ist eine vom Gesamtverhalten losgelöste Betrachtung des Verkehrsverhaltens nicht möglich (vgl. Punkt 5.1). Allgemeinrechtliche Delinquenz basiert in der Regel auf generalisierten und verfestigten Fehleinstellungen, die sich auch in anderen Verhaltensbereichen, so auch im Verkehrsverhalten manifestieren können (Schubert, Schneider, Eisenmenger & Stephan, 2005, 208). Im sozialen Handlungsfeld Straßenverkehr müssen alle darauf vertrauen können, dass sich jeder

⁴⁸ BGH-Beschluss vom 05.11.2002, a.a.O.

⁴⁹ a.a.O.

⁵⁰ vgl. BGH-Beschluss vom 27.04.2005, a.a.O.

Teilnehmer seiner Verantwortung für den anderen und die Wahrung der Verkehrssicherheit bewusst und zur sozialen Einordnung bereit ist. Die dafür notwendige Bereitschaft zur Verhaltensbeobachtung und –kontrolle, zur Gewährleistung von zuverlässiger Selbstbeherrschung, zur Fehlertoleranz gegenüber anderen sowie zur sozialen Anpassung unter Rückstellung individueller Bedürfnisse kann von Straftätern, vor allem im Bereich der Schwerekriminalität, nicht durchgängig erwartet werden (Piesker, 2002, 266). Deshalb kann bei der Mehrzahl der allgemein Kriminellen auch ein verkehrsgefährdendes Verhalten nicht ausgeschlossen werden.

Auch der richterliche Verweis auf die Möglichkeit einer weiterführenden Prüfung durch die Fahrerlaubnisbehörden heilt die Folgen des Beschlusses nicht. Das resultiert aus der Praxis der Verwaltungsgerichte und nachfolgend der Fahrerlaubnisbehörden, sich an der höchstrichterlichen Rechtssprechung zu orientieren und den angewendeten Ermessensspielraum für die Anordnung von Maßnahmen inhaltsgleich zu begrenzen. Einer Auffangfunktion, wie vom BGH intendiert, kann die Verwaltungsbehörde unter diesen Bedingungen kaum gerecht werden.

Zusammenfassend muss der eingeschlagene höchstrichterliche Weg aus verkehrskriminologischer Sicht eher kritisch bewertet werden, da sich der Personenkreis der allgemeinrechtlich vorbestraften Fahrerlaubnisinhaber vergrößern wird und eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit aufgrund der beschriebenen Bedenken nicht auszuschließen ist.

6.4 Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde

Ob und unter welchen Voraussetzungen die Eignung eines Fahrerlaubnisbewerbers nach einem gerichtlichen Entzug der Fahrerlaubnis als wiederhergestellt gelten kann, entscheidet die Fahrerlaubnisbehörde. Gleiches gilt für die Entscheidung darüber, ob bei einem auffälligen Fahrerlaubnisinhaber von dessen charakterlichen Ungeeignetheit ausgegangen werden muss. Die diesbezüglichen Rechtsnormen hat der Ordnungsgeber in der FeV zusammengefasst. Diese bildet den primären Rahmen verwaltungsbehördlichen Handelns, ohne dabei jedoch dem Einzelfall gerecht

werden zu können. Die individuelle Eignungsbeurteilung muss die Behörde auf der Basis einer umfassenden Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Fahrerlaubnisbewerbers vornehmen (u.a. Kroj, 1995, 19). In ihren Entscheidungen muss sie sich an ihrer primären Aufgabe orientieren, das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit gegen das Mobilitätsbedürfnis des Einzelnen abzuwägen, und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten (Laub & Brenner-Hartmann, 2001, 16).

Ist einem Betroffenen aufgrund Straftat gerichtlicherseits bereits die Fahrerlaubnis entzogen worden, wird die Behörde erst aktiv, wenn dieser einen Antrag auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis stellt. Gemäß §2 Abs. 7 Satz 1 StVG ist sie dann verpflichtet, zu ermitteln, ob der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen (wieder) geeignet ist, und hat die Möglichkeit, bei auftretenden Zweifeln an der Fahreignung Maßnahmen zu deren Überprüfung anzuordnen. Hat die Straftat nicht zur richterlichen Entziehung der Fahrerlaubnis nach §69 StGB geführt, liegt es im Ermessen der Behörde weiterführende Maßnahmen, wie z.B. die Anordnung einer Eignungsüberprüfung, zu ergreifen.

6.4.1 Entziehung der Fahrerlaubnis nach §46 Abs. 1 FeV

§46 Abs. 1 FeV ermächtigt die Verwaltungsbehörde u.a. demjenigen die Fahrerlaubnis zu entziehen, der *erheblich* oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat und sich dadurch als fahrungeeignet erwiesen hat.⁵¹ Eine Entziehung ist jedoch nur möglich, wenn die aktenkundigen Delikte die Nichteignung und damit die Annahme zweifelsfrei begründen, dass eine aktive Verkehrsteilnahme eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellt. Das Vorliegen einer oder mehrerer Straftaten ist dafür per se in der Regel nicht ausreichend (Wendlinger, 2006)⁵². Bei allgemeinrechtlichen Straftaten findet §46 Abs. 1 FeV in der Mehrzahl der Fälle keine Anwendung, da der dafür notwendige zweifelsfreie Rückschluss auf das Verkehrsverhalten, analog der Argumentation der Rechtssprechung (vgl. Punkt 6.3.2.1) für nicht zulässig erachtet wird.

⁵¹ Ausweislich des VZR wurde im Jahr 2008 in ca. 45.000 Fällen die Fahrerlaubnis behördlicherseits entzogen (www.kba.de).

⁵² Einzige Ausnahmen sind hier die Trunkenheitsfahrt im Verkehr, bei der ab 1,6 Promille bereits bei Erstauffälligkeit regelmäßig die Anordnung einer Begutachtung erfolgt, Fahrten unter Drogeneinfluss sowie Verkehrsstraftaten, die in der Summe zum Erreichen von 18 Punkten im VZR führen.

6.4.2 Überprüfung der Fahreignung nach §11 Abs. 3 FeV

Lässt sich eine behördliche Entziehung der Fahrerlaubnis nach §46 Abs. 1 FeV nicht hinreichend begründen (was in der Regel bei allgemeinrechtlichen Straftaten der Fall ist), kann die Verwaltungsbehörde bei verbleibenden Bedenken von Fahrerlaubnisinhabern nach §46 Abs. 3 FeV in Verbindung mit §11 Abs. 3 FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangen. Auch im Rahmen von Neuerteilungsverfahren kann die Behörde nach §11 Abs. 3 Punkt 9 die Vorlage eines Gutachtens verlangen, wenn der vorangegangene Entzug der Fahrerlaubnis aufgrund eines oder mehrerer verkehrs- und/oder strafrechtlicher Verstöße erfolgte. Der Ermessensspielraum der Verwaltungsbehörde ist jedoch auch bei der Anordnung einer MPU begrenzt durch die Forderung, dass die geäußerten Zweifel auf Anknüpfungstatsachen beruhen müssen, die die Annahme einer Verkehrsgefährdung hinreichend begründen können.

„Die medizinisch psychologische Untersuchung dient dem Ziel, einen sachlich und rechtlich vertretbaren Interessenausgleich zwischen dem berechtigten Anspruch der Allgemeinheit auf Schutz vor ungeeigneten Verkehrsteilnehmern und dem Anspruch des einzelnen auf freie Entfaltung der Persönlichkeit zu ermöglichen oder zumindest hierzu einen Beitrag zu leisten.“ (Kroj, 1995, 21)

Im Rahmen der MPU erhält der Betroffene die Möglichkeit, die aus der aktenkundigen Delinquenz resultierenden behördlichen Zweifel an seiner Fahreignung auszuräumen. Das Gutachten dient somit als Entscheidungshilfe im Verwaltungsverfahren. Die häufigsten Untersuchungsanlässe ergeben sich aus §13 Punkt 2 b) und c) FeV (wiederholte Zuwiderhandlungen unter Alkoholeinfluss oder Führen eines Fahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von >1,6 Promille), §14 FeV (Drogenkonsum und/oder Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss), §11 Abs. 3 Punkt 4 FeV (Verstoß oder Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften) und §2a Abs. 4 und 5 StVG (Auffälligkeiten in der Probezeit), §4 Abs. 10 StVG (>18 Punkte)⁵³.

⁵³ BAST-Statistik 2008, www.bast.de.

Erst mit der Novellierung der Fahrerlaubnisverordnung im Jahr 1999 wurde bei den Anordnungen zur MPU der Untersuchungsanlass „Straftaten“ in das Regelwerk eingeführt. Mit der Änderung der FeV vom 30.10.2008 erfolgte eine weitere Differenzierung der Bestimmungen und die Einführung des Begriffs der *erheblichen* Straftat. Nach §11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) FeV ist von einem Fahrerlaubnisbewerber die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (BfF) zu fordern,

§ (5) bei einer *erheblichen* Straftat, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht oder bei Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen,

§ (6) bei einer *erheblichen* Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen oder die *erhebliche* Straftat unter Nutzung eines Fahrzeuges begangen wurde.

6.4.2.1 Anlassbezogenheit der Fahreignungsbegutachtung

Die Grundsätze der Begutachtung sind in Anlage 15 zu §11 FeV definiert. Dazu zählen die Beachtung der wissenschaftlichen Grundsätze, die Aufklärung des Untersuchten, der Bezug der erhobenen Informationen zur Kraftfahreignung sowie die Anfertigung von Aufzeichnungen. Des Weiteren hat die Untersuchung immer anlassbezogen zu erfolgen, d.h. ihr Inhalt und Umfang wird durch die behördliche Fragestellung bestimmt, die damit gleichsam die „Suchrichtung“ für den sachverständigen Gutachter vorgibt (Laub & Brenner-Hartmann, 2001, 18). Diesem Grundsatz folgend, dürfen im Rahmen der Untersuchung nur solche Informationen erhoben werden, die im Zusammenhang mit der Fragestellung stehen. Das bedeutet, dass sich die Befunderhebung nur auf die Delikte beziehen darf, die als Anknüpfungstatsachen zur Begründung der Zweifel durch die Behörde herangezogen wurden. Ergeben sich aus der Fahrerlaubnisakte Anhaltspunkte, die für eine Erweiterung der Fragestellung sprechen, ist eine Änderung nur mit Zustimmung der Behörde und des Betroffenen möglich.

6.4.2.2 Straftaten als Anlass einer Begutachtung

Werden durch Straftaten Bedenken an der Fahreignung ausgelöst, die einen sofortigen behördlichen Entzug der Fahrerlaubnis jedoch nicht begründen können, wird die Verwaltungsbehörde im Regelfall zur Ausräumung der Zweifel eine MPU anordnen. Die bei Anwendung des §11 FeV Abs. 3 Punkt (5)-(6) formulierte behördliche Fragestellung lautet in der Regel folgendermaßen:

„Ist trotz der aktenkundigen (*erheblichen*) Straftat(en) (in Klammern: im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr/im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung/aufgrund von Anhaltspunkten für hohes Aggressionspotenzial/die unter Nutzung eines Kraftfahrzeugs begangen wurde) zu erwarten, dass Herr/Frau ... die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs der Gruppe 1/2 (FE-Klasse ...) im Verkehr erfüllt und dass er/sie nicht *erheblich* gegen verkehrsrechtliche [oder strafrechtliche] Bestimmungen verstoßen wird?“ (Schubert & Mattern, 2009, 33).

Inhaltlich werden vorrangig das aktenkundige Fehlverhalten, dessen Bewertung, begünstigende Ursachen, generelle Einstellungen zu Normen und Regeln sowie Verhaltensvorsätze zur Vermeidung zukünftiger Delinquenz besprochen. Eine günstige Verkehrsprognose ist nur dann abzuleiten, wenn der Untersuchte nachweisen kann, dass er zukünftig zur Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen motiviert und in der Lage ist und/oder keine grundsätzlich antisoziale Einstellung zeigt (Schubert & Mattern, 2009, 113ff, BASt, 2000) ⁵⁴. Hierfür müssen zum einen deutlich positive und als zufriedenstellend erlebte Veränderungen in der sozialen Lebensführung erkennbar sein, die auf der Basis eines angemessenen Problembewusstseins vollzogen wurden. Zum anderen dürfen generelle Fehleinstellungen oder Störungen, welche die soziale Einordnung verhindern, nicht mehr vorhanden sein und die Veränderungen müssen sich bereits als ausreichend stabil erwiesen haben.

6.4.2.3 Relevanz der Fahreignungsbegutachtung für die Verkehrssicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit, als globales Ziel aller den Straßenverkehr betreffenden Schutzvorschriften und –maßnahmen, ist die vorran-

⁵⁴ für eine vollständige Darstellung der Kriterien, s. Beurteilungskriterien (2009, 113ff).

gige Aufgabe der Fahrerlaubnisbehörde. Die im Einzelfall notwendige Wagniswürdigung, also die Abschätzung, welches Gefährdungsrisiko der Allgemeinheit zuzumuten ist (Stephan, 1992, 2), hat sie, dem Prinzip der Einzelfallgerechtigkeit folgend, auf der Grundlage einer umfassenden, Würdigung der Gesamtpersönlichkeit vorzunehmen. Die Fahreignungsbeurteilung stellt in diesem Kontext - analog dem gutachterlichen Sachverständigen bei Gericht - ein sachverständiges Hilfsmittel zur Erfüllung dieser behördlichen Aufgabe dar, das nur auf Anordnung der Behörde (über den Umweg der Auftragserteilung durch den Betroffenen) Anwendung findet. Eine Auswirkung der Fahreignungsbeurteilung auf die Verkehrssicherheit lässt sich daher auch nur unter Berücksichtigung dieser Wechselbeziehung bewerten (Laub & Brenner-Hartmann, 2001, 19).

Empirische Untersuchungen zur Wirksamkeit von Fahreignungsbeurteilungen im Sinne einer Vermeidung von Verkehrsrisiken sind rar. Die wohl bekannteste Evaluationsstudie (EVAGUT⁵⁵), die sich vor allem mit der Wirksamkeit von Beurteilungen bei alkoholauffälligen Fahrern beschäftigte, kam zu dem Ergebnis, dass durch das System der behördlichen Eignungsüberprüfung und Fahreignungsbeurteilung jährlich 2-3 Millionen Trunkenheitsfahrten und in der Folge hunderttausende Unfälle verhindert werden (Jacobshagen & Utzelmann, 1996).

Auch wenn der Beitrag der Fahreignungsbeurteilung zur Verkehrssicherheit erst sehr fragmentarisch nachgewiesen wurde, hat die MPU doch spätestens seit der gesetzlichen Implementierung in der FeV einen festen Platz im behördlichen Maßnahmenkatalog. Brandenstein & Kury (2005, 8) fordern gar, den Status von Prognosegutachten bei schweren Verkehrsübertretungen deutlich anzuheben, um die Frage nach der persönlichkeitspezifischen Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs überhaupt erst „ausloten“ zu können.

6.4.3 Praxis der behördlichen Bewertung von Straftaten

Ein Blick auf die Statistik⁵⁶ zeigt, dass rein strafrechtliche Untersuchungsanlässe in den BfF eine untergeordnete Rolle spielen. Im Jahr 2008 unter-

⁵⁵ Evaluation von Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsbeurteilungen.

⁵⁶ BAST-Statistik 2008, a.a.O.

zogen sich 103.137 Personen einer MPU. Davon erfolgte nur in 3.505 (3,4 Prozent) Fällen eine Begutachtung ausschließlich wegen „sonstiger strafrechtlicher Auffälligkeiten“, in 1.930 weiteren Fällen (1,9 Prozent) wegen Verkehrs- und strafrechtlichen Verstößen⁵⁷. Das Gros der Untersuchungsanlässe bezog sich auf Alkoholauffällige (50.705, 50 Prozent), Drogenauffällige (14.590, 18 Prozent) sowie Verkehrsauffälligkeiten (13.397, 13 Prozent). Eine differenziertere Analyse der Untersuchungsanlässe, insbesondere hinsichtlich der Anordnung einer MPU aufgrund einer *erheblichen* Straftat, war aufgrund fehlender Statistiken nicht möglich.

Bei einem Vergleich der BAST-Statistik mit den Daten der Strafverfolgungsstatistik (vgl. Punkt 6.3) wird jedoch deutlich, dass die Anordnungspraxis der Fahrerlaubnisbehörden im Hinblick auf den Begutachtungsanlass Straftaten als eher zögerlich zu bewerten ist. Nur bei einem Bruchteil aller Straftäter, denen gerichtlicherseits die Fahrerlaubnis entzogen worden war, wurde zur Überprüfung möglicher Fahreignungszweifel eine MPU mit dem Untersuchungsanlass Straftaten angeordnet (weniger als 10 Prozent). Insbesondere im Zusammenhang mit Alkohol- und Drogenfahrten beschränken die Verwaltungsbehörden die Fragestellung häufig auf die Alkohol- bzw. Drogenproblematik und die Erwartbarkeit einschlägiger Rückfälligkeit. Von einer regelhaften Anwendung des §11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) kann daher nicht ausgegangen werden kann (dazu auch Erl-Knorr & Wicke, 2002, 2).

6.4.4 Eine *erhebliche* Straftat als Anknüpfungstatsache für behördliche Maßnahmen

Wie für den Begriff der Fahreignung hat der Gesetzgeber eine Konkretisierung des Begriffs *erhebliche* Straftat nicht vorgenommen. Auch hier bedarf es einer Auslegung durch die Rechtsprechung. Diese hat sich jedoch bisher kaum mit dieser Thematik auseinandergesetzt, weder im Kontext einer behördlichen Entziehung der Fahrerlaubnis, noch im Hinblick auf die Anordnung einer MPU. Festgestellt wird lediglich, dass der Begriff der *Er-*

⁵⁷ Auch in Kombination mit Alkohol wurden strafrechtliche Anlässe begutachtet. Die BAST-Statistik 2008 weist hierfür einen Anteil von 7 Prozent aus. Allerdings schließt diese Gruppe auch die Kombination Alkohol und Verkehrsauffälligkeiten ein. Eine genaue Bestimmung des Anteils strafrechtlicher Untersuchungsanlässe war daher nicht möglich.

heblichkeit auf die Kraftfahreignung abstellt und nicht gleichzusetzen sei mit „schwerwiegend“⁵⁸. Nach Wendlinger (2006) beurteile sich die *Erheblichkeit* eines Verstoßes nach dessen Gefährlichkeit. Der gleiche Autor setzt sich im Weiteren mit der Relevanz einzelner Straftaten im Hinblick auf die Auslösung von Zweifeln an der Fahreignung und die Anordnung einer MPU auseinander⁵⁹. Abbildung 5 fasst die Ausführungen zusammen.

Tatbestand	Anknüpfungstatsachen für behördliche Zweifel an der Fahreignung:
bei Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr bzw. der Kraftfahreignung (§11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) FeV)	
Fahren ohne Fahrerlaubnis (vor Ersterwerb)	<ul style="list-style-type: none"> • bei Fahrt mit PKW/LKW, • bei Fahrt mit Moped nur im Wiederholungsfall
Fahren trotz entzogener Fahrerlaubnis oder trotz Fahrverbot	<ul style="list-style-type: none"> • in allen Fällen
Unfallflucht	<ul style="list-style-type: none"> • bei Personen- oder hohem Sachschaden oder • bei Tateinheit mit weiteren Vergehen (Alkohol, Fahren ohne Fahrerlaubnis) oder • bei weiteren Eintragungen im VZR.
Gefährlicher Eingriff	<ul style="list-style-type: none"> • in allen Fällen
Verstoß gegen HPfVersG	<ul style="list-style-type: none"> • bei Wiederholung oder Verstoß über einen langen Zeitraum, • bei weiteren Straftaten
Körperverletzung	<ul style="list-style-type: none"> • bei Vorsätzlichkeit, wenn weitere Straftaten vorliegen
fahrlässige Tötung	<ul style="list-style-type: none"> • wenn nach Beurteilung der Tatumstände Vermeidbarkeit und Schuldanteil als erhöht einzuschätzen sind und ggf. weitere Straftaten vorliegen
Nötigung	<ul style="list-style-type: none"> • bei Wiederholung, • bei weiteren Verkehrsverstößen
Nutzung eines PKW zur Begehung der Straftat	<ul style="list-style-type: none"> • unter Beachtung der Urteilsbegründung: wenn nur die Ungeeignetheit nicht festgestellt werden konnte, dann Überprüfung möglich und angezeigt

Abbildung 5: Anknüpfungstatsachen für behördliche Zweifel an der Fahreignung bei Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr bzw. mit der Kraftfahreignung (nach Wendlinger, 2006)

Der Deliktbewertung stellt Wendlinger voran, dass ein richterlicher Entzug der Fahrerlaubnis nach §69 StGB vor Neuerteilung in jedem Fall eine Fahreignungsüberprüfung nach sich ziehen sollte. Wurde die Fahrerlaubnis nicht entzogen, dann sei das Vorliegen einer weiteren Straftat oder Verkehrsauffälligkeit als Anknüpfungstatsache für die Anordnung einer

⁵⁸ BVG, Beschluss vom 20.07.2005 – BVerwG1WDS-VR1.05.

⁵⁹ Von einer bundeseinheitlichen behördlichen Vorgehensweise kann allerdings nicht ausgegangen werden.

MPU ausreichend⁶⁰. Des Weiteren sollten auch frühere Maßnahmen, wie Vorgutachten, Fahrerlaubnisentzug oder andere behördliche Sanktionen sowie die Delinquenzzeiträume bei der Abwägung berücksichtigt werden.

Bei Straftaten, die Anhaltspunkte für die Annahme eines erhöhten Aggressionspotentials bieten, sieht Wendlinger regelmäßig bei Vorsatztätern und Mittäterschaft die Anordnung einer MPU als erforderlich. Lediglich bei Fahrlässigkeitsdelikten könne bei einmaliger Auffälligkeit darauf verzichtet werden. Wurde das Aggressionspotential bereits festgestellt, ist eine weitere Gefahrenerforschung ebenfalls nicht notwendig, da die Ungeeignetheit dann bereits als Tatsache gelte und einen Fahrerlaubnisentzug rechtfertige. Für die Anordnung einer MPU komme es nicht darauf an, dass neben den aggressiven Handlungen bereits Verkehrsdelinquenz aktenkundig geworden ist, da dies vom Gesetzgeber nicht gefordert und der Zusammenhang bereits wissenschaftlich nachgewiesen sei (Wendlinger, 2006).

6.4.5 Diskussion der behördlichen Bewertungspraxis

Eine Beurteilung der behördlichen Praxis im Umgang mit Straftaten erscheint aufgrund fehlender Transparenz und Statistiken kaum möglich. Ein Vergleich von Daten aus Strafverfolgungsstatistik bzw. VZR und der BASt-Statistik zeigt aber, dass der Untersuchungsanlass Straftaten insgesamt eher zurückhaltend zur Ausräumung von Eignungsbedenken genutzt wird. Daraus folgend kann auch angenommen werden, dass die Möglichkeit der Anordnung einer MPU aufgrund einer *erheblichen* Straftat ebenfalls äußerst selten angewendet wird. Als Ursachen hierfür kommen verschiedene Aspekte in Betracht.

Zum einen ist es möglich, dass diese Zurückhaltung im Kontext allgemeiner rechtlicher Straftaten auf den Beschluss des BGH vom 27.04.2005⁶¹ zurückzuführen ist. Da dieser höchstrichterliche Beschluss entscheidungweisende Funktion für die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung hat und sich damit auch auf das behördliche Handeln auswirkt, ist anzuneh-

⁶⁰ Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Gerichte die Informationen an die Behörden nach Nr. 45 Abs. 2 MiStrA (Anordnung über die Mitteilungen in Strafsachen in der Neufassung vom 19. Mai 2008) mitteilen.

⁶¹ a.a.O.

men, dass insbesondere bei allgemeinkriminellen Straftaten die Anordnung einer MPU aufgrund möglicher prozessualer Folgen eher selten in Erwägung gezogen wird.

Des Weiteren ist fraglich, inwieweit die geforderte Bewertung der Straftat unter Berücksichtigung der Gesamtpersönlichkeit durch die Behördenmitarbeiter überhaupt umsetzbar ist. Einerseits ist nicht davon auszugehen, dass jeder Verwaltungsmitarbeiter über das für die Abwägung erforderliche Fachwissen verfügt. Auch erfordert die Einzelfallprüfung zeitliche und personelle Ressourcen, die regelmäßig nicht vorhanden sind. Andererseits ist die Behörde darauf angewiesen, dass ihr durch die Staatsanwaltschaften, Gerichte, aber auch die Polizei Informationen übermittelt werden, was unter Umständen nicht durchgängig der Fall ist.

Diese Mischung aus Vermeidungsverhalten, fehlenden personell-zeitlichen Ressourcen sowie Informationsdefiziten scheint in der Praxis zur Folge zu haben, dass der Kreis der Straftäter (insbesondere der Nichtverkehrstäter), bei denen die Anordnung einer MPU in Erwägung gezogen wird, sehr begrenzt ist. Ob die Verwaltungsbehörde damit ihrer primären Aufgabe, einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten, hinreichend gerecht werden kann, bleibt fraglich.

Positiv ist in diesem Zusammenhang der Klassifikationsversuch Wendlingers zu werten (vgl. Punkt 6.4.4). Auch wenn der Fokus auf der Delinquenzgeschichte liegt und damit die geforderte Würdigung der Gesamtpersönlichkeit vernachlässigt wird, erscheint dieses Vorgehen als behördliches Screening-Verfahren durchaus effizient, praktikabel und vor allem leistbar, um ggf. Überprüfungsmaßnahmen, wie die Anordnung einer MPU daraus ableiten zu können.

6.5 Zusammenfassung

Die Fahreignung stellt eines der zentralen Konstrukte der Verkehrssicherheit dar. Ihr Vorliegen ist eine der grundlegenden Voraussetzungen für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr. *Erhebliche* oder wiederholte

strafrechtliche Normverstöße können dazu führen, dass die zunächst für den Einzelnen geltende generelle Eignungsvermutung, die sich aus Art. 2 Abs. 1 GG ergibt, erlischt bzw. zumindest in Frage gestellt wird. Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden verfügen diesbezüglich über diverse Sanktions- und Regelungsinstrumente, so u.a. den Entzug der Fahrerlaubnis bei erwiesener Fahruneignetheit nach §69 StGB und §46 FeV oder die Anordnung einer MPU nach §11 FeV bei Vorliegen berechtigter Zweifel an der Fahreignung. Voraussetzung für deren Anwendung ist allerdings, dass die aktenkundige Delinquenz als Anknüpfungstatsache einen sicheren Rückschluss auf die Fahreignung erlaubt. Diese Anforderung stellt im Kontext allgemeiner Straftaten ein Problem dar.

Es wurde deutlich, dass der als gesichert geltende globale Zusammenhang zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsbewährung (vgl. Kapitel 5) in der gerichtlichen und behördlichen Praxis als nicht ausreichend erachtet wird, um ausschließlich darauf im Einzelfall fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen begründen zu können. In Ermangelung differenzierterer, deliktsspezifischer Kontingenzen, tendieren derzeit sowohl die Rechtsprechung als auch die Verwaltungsbehörden dazu, allgemeine Delinquenz und Fahreignung als voneinander getrennte Verhaltensbereiche zu betrachten, mit der Folge, dass Straftaten aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität nur im Ausnahmefall einen Entzug der Fahrerlaubnis bzw. eine Eignungsüberprüfung nach sich ziehen.

7. Kriminologische Betrachtungen

7.1 Kriminologisches Interesse an Verkehrsdelinquenz

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, hat der „kriminologische Gedanke“ in den Bereich der Verkehrskriminalität noch nicht bzw. sehr marginal Einzug gehalten. Das mangelnde Interesse an einer Integration von Verkehrsforschung und Kriminologie scheint jedoch auf Beiderseitigkeit zu

beruhen, denn nicht nur erstere übt sich in Zurückhaltung, sondern auch letztere. Ausdruck dafür ist beispielsweise, dass der Bereich der Verkehrsdelikte in den Standardwerken kriminologischer Grundlagenliteratur entweder gar nicht (Göppinger, 2008; Schwind, 2006) oder nur sehr allgemein (Kerner, 1991; Kröber, Dölling, Leygraf & Sass, 2009) Berücksichtigung gefunden hat⁶². Womöglich ist diese Vernachlässigung mit der besonderen Stellung der Verkehrsdelinquenz im Kanon der Gesamtkriminalität zu erklären, indem sie eher als „Delikt des normalen Bürgers“ (Kerner, 1991, 12) angesehen wird und ihr aus dieser Bewertung heraus unter Umständen eine hinreichende kriminologische Relevanz abgesprochen wird⁶³.

Nichtsdestotrotz erscheint ein Blick auf allgemeine kriminologische Erkenntnisse im Hinblick auf die Fragestellung der Masterarbeit lohnenswert. Dies vor allem, da ein Zusammenhang zwischen allgemeinkriminellem Verhalten und Verkehrsverstößen als belegt gilt. Es erscheint daher nicht abwegig, kriminologische Erkenntnisse, vor allem hinsichtlich der Beschreibung möglicher Risikofaktoren delinquenten Verhaltens, wie Alkoholkonsum oder Jugendalter, und möglicher Verweise auf Verkehrsdelinquenz zu berücksichtigen.

7.2 Bedeutung von Straftaten

Im kriminalprognostischen Kontext kann die individuelle Bedeutung einer Straftat nur auf der Basis einer Gesamtwürdigung von Tat und Täterpersönlichkeit erfolgen. Göppinger (2008, 3) spricht vom „Täter in seinen sozialen Bezügen“, die der Gesamtheit der somatischen, psychischen und sozialen Faktoren der Lebenswirklichkeit entsprechen. Nur aus dieser Perspektive seien Straftaten interpretierbar. Der isolierten Betrachtung und Bewertung von Straftatbeständen wird hingegen keine Sinnhaftigkeit

⁶² Allenfalls finden sich Verweise auf Trunkenheitsdelikte bei der Besprechung des Zusammenhangs zwischen Alkohol und Kriminalität (Göppinger, 2008) bzw. eine eher quantitative Beschreibung von Verkehrskriminalität (Kerner, 1991).

⁶³ Dazu passend bemerkt Mischkowitz (1993) in seiner Arbeit zum Abbruch krimineller Karrieren, dass ein sozial unauffälliges Leben der Probanden trotzdem Delikte inkludiere, wobei v.a. Verkehrsdelikte im Vordergrund stehen. Resozialisierungsmaßnahmen seien jedoch nicht notwendig, da es sich nur um punktuelle Schwächen oder Abweichungen handelt, wie z.B. eine Fahrleidenschaft.

beigemessen. Die Beurteilung der *Erheblichkeit* einer Straftat ist demzufolge das Ergebnis einer differenzierten Einzelfalldiagnostik, die mit Hilfe der Betrachtung der Gesamtpersönlichkeit des Täters eine umfangreiche Analyse und Würdigung der persönlichen und situativen Bedingungsfaktoren vornimmt (u.a. Rasch, 1999, 191).

Die Suche nach den individuellen Ursachen von Kriminalität und deren Aufrechterhaltung bzw. Beendigung ist seit Beginn der kriminologischen Geschichte das zentrale Untersuchungsparadigma. Trotz zahlreicher, verschiedenartiger, theoretischer Annäherungs- und Erklärungsansätze⁶⁴ ist es bis heute nicht gelungen (und wird vermutlich auch in Zukunft nicht gelingen), Gesetzmäßigkeiten hinsichtlich der Ursachen der Kriminalitätsentstehung zu identifizieren und daraus zukünftige Delinquenz sicher vorherzusagen. Einigkeit besteht jedoch darüber, dass eine isolierte Betrachtung von Einzelmerkmalen wenig Erklärungswert besitzt, sondern dass vielmehr den individuellen und sozialen Rahmenbedingungen und deren Wechselwirkungen eine entscheidende Bedeutung bei der Entstehung, Aufrechterhaltung und Beendigung von Kriminalität zukommen (u.a. Göppinger, 2008, 228; Boers; 2009, 4).

7.3 Delinquenz und Sozialverhalten

Nicht selten wird Delinquenz als Ausdruck allgemein antisozialer Persönlichkeitstendenzen verstanden. Moffitt (2003, zit. in Bock, 2007, 5) postuliert, dass die Anpassung an die konforme Gesellschaft durch die Kumulation antisozialer Dispositionen in allen Lebensbereichen erschwert wird und in der Folge wahrscheinlich zu sozial auffälligem Verhalten führt. Stelly & Thomas (2001, 96) verweisen darauf, dass sich strafrechtliche Auffälligkeiten in der Regel auch in anderen Verhaltensauffälligkeiten und in einer sozial deprivierten Lebenssituation widerspiegeln und benennen in diesem Zusammenhang Alkoholprobleme, unstete Berufstätigkeit, unstrukturierte Freizeitgestaltung und Milieukontakte. Im DSM-IV (APA⁶⁵,

⁶⁴ Auf eine Darstellung kriminologischer Theorien wird an dieser Stelle verzichtet, zur weiteren Übersichtslektüre jedoch u.a. auf Göppinger (2008) verwiesen.

⁶⁵ APA = American Psychiatric Association.

1994, 645ff) ist wiederholte Straffälligkeit, neben weiteren sozial auffälligen Verhaltensweisen, wie wiederholte Schlägereien oder Überfällen, rücksichtslose Missachtung und fehlende Reue gegenüber anderen, eines der diagnostischen Kriterien der antisozialen Persönlichkeitsstörung, die zudem häufig in Komorbidität mit Substanzstörungen steht (Fiedler, 1998, 265). Riskantes Sozialverhalten bleibt nicht selten auch nach einem Abbruch der kriminellen Karriere bzw. in einer längeren Phase der Legalbewährung bestehen und kann im späteren Lebensverlauf einen Rückfall, so u.a. mit Trunkenheitsfahrten aufgrund einer unverändert bestehenden Alkoholproblematik, begünstigen (Mischkowitz, 1993, 279).

Göppinger (2008, 248ff) trägt diesem Zusammenhang zwischen Delinquenz und Sozialverhalten in dem von ihm konstruierten Prognoseinstrument der Methode der idealtypisch vergleichenden Einzelfallanalyse (MIVEA) Rechnung. Dieses auf der Grundlage der Tübinger Jungtäter-Vergleichsuntersuchung (TJVU)⁶⁶ entwickelte Instrument nimmt eine Beurteilung der kriminellen Gefährdung und der Erwartbarkeit weiterer Delinquenz auf der Basis einer umfangreichen Erfassung des Sozialverhaltens vor. Als tendenziell kriminalitätsbegünstigend werden dabei, getrennt nach Lebensbereichen, folgende Merkmale des Sozialverhaltens erachtet:

Erziehung in der Primärfamilie, u.a.

- § entzieht sich der elterlichen Kontrolle oder nutzt das Fehlen selbiger aus
- § lehnt Übernahme von Aufgaben und Pflichten ab

Aufenthaltsbereich, u.a.

- § häufiger Wechsel des Aufenthaltsortes, Heimaufenthalte und -wechsel
- § Ausreißerverhalten einhergehend mit Herumstreunen, Delinquenz
- § frühzeitige Loslösung vom Elternhaus
- § zeitweilig wohnsitzlos
- § keine soziale Einbindung am Aufenthaltsort

Leistungsbereich (Schule, Lehre, Beruf, Finanzen), u.a.

- § schlechte schulische Leistung (nicht intelligenzbedingt)
- § schwänzt die Schule, nutzt die Zeit u.a. für Straftaten
- § ungehorsames, aggressives Verhalten gegenüber Lehrern, verhält sich bei Raufereien rücksichtslos und brutal

⁶⁶ TJVU wurde in den 60er Jahren unter der Leitung von Göppinger begonnen und war als Längsschnittuntersuchung auf ca. 30 Jahre angelegt. Als Vergleichsgruppen standen sich je 200 männliche Strafgefangene und 200 zufällig ausgewählte Probanden aus der Durchschnittsbevölkerung im Alter von 20-30 Jahren gegenüber. Ziel der Untersuchung war es, auf der Basis eines multifaktoriellen Ansatzes umfangreiche Einzelfalluntersuchungen vorzunehmen und daraus Grundlagenwissen über den Straffälligen im Vergleich mit der Durchschnittspopulation abzuleiten (Mischkowitz, 1993).

- § bleibt sitzen und/oder kein Schulabschluss
- § kein Interesse an oder abgebrochene Lehrausbildung
- § schwänzt die Berufsschule oder erbringt schlechte Arbeitsleistung
- § Verlust der Lehrstelle u.a. wegen Schwierigkeiten mit Vorgesetzten/Kollegen
- § bevorzugt Berufstätigkeiten ohne zeitliche oder örtliche Begrenzung und ohne Aufsicht
- § bummelt und/oder kündigt spontan
- § häufiger Stellenwechsel mit z.T. längeren Arbeitspausen
- § Arbeitshaltung von Unlust und Desinteresse geprägt
- § lebt über seine finanziellen Verhältnisse, keine finanzielle Vorsorge

Freizeitbereich

- § zunehmende Ausweitung des Freizeitbereichs zu Lasten des Leistungsbereichs
- § Unordnung und Verschiebung des Tagesablaufs
- § plan- und ziellose Freizeitaktivitäten, kein Interesse an Hobbys, Herumfahren mit Kfz
- § häufiges Aufsuchen des „Milieus“ und Kneipentouren
- § Kontakt zu sozial auffälligen und straffälligen Personen

Kontaktbereich

- § in der Herkunftsfamilie keine Einordnung in Familiengemeinschaft
- § löst durch sein Verhalten Konflikte aus, die das Familienleben nachhaltig stören
- § ablehnendes oder ambivalentes Verhältnis zur Herkunftsfamilie
- § keine Freundschaften, Vielzahl an oberflächlichen Kontakten, bevorzugt „Milieu“-Kontakte
- § kaum langfristige Partnerschaften oder spontane, zweckorientierte Eheschließungen
- § sozial auffällige Partnerin
- § keine Verhaltensänderung nach der Eheschließung (keine Verantwortungsübernahme),
- § häufige partnerschaftliche Auseinandersetzungen, nicht selten unter Alkoholeinfluss, schnelle Scheidungen

In der sog. kriminolovalenten Konstellation fasst Göppinger dann die Kriterien zusammen, die auf einen Lebenszuschnitt hinweisen, „bei dem es nach den einfachen Regeln des sozialen Lebens und daher mit einer ohne weiteres einsehbaren inneren Folgerichtigkeit zur Straffälligkeit kommt“ (Bock in Dölling, 1995, 6). Dazu zählen:

- § Vernachlässigung des Arbeits- und Leistungsbereichs sowie familiärer und sonstiger sozialer Pflichten (z.B. „selbst gewählte“ Arbeitslosigkeit, lässt sich von Lebenspartner aushalten).
- § fehlendes Verhältnis zu Geld und Eigentum (z.B. „von der Hand in den Mund leben“ (Göppinger, 2008, S. 288), Vernachlässigung eigenen Besitzes),
- § unstrukturiertes Freizeitverhalten (z.B. ausgedehnte Milieuaufenthalte, plan- und ziellose Beschäftigungen, „Ausschweifungen“ (Göppinger, 2008, S. 289) in Form von erheblichem Alkoholkonsum, Kneipentouren oder gewalttätigen Auseinandersetzungen, Ausdehnung der Freizeitaktivitäten zu ungunsten des Leistungsbereichs, Verschiebung des Tagesablaufs),

- § fehlende Lebensplanung (z.B. keine realistischen Zukunftsvorstellungen hinsichtlich beruflicher Entwicklung oder privater Beziehungen, häufiger Arbeitsplatzwechsel, „Blitzheiraten“, spontane Lebensführung in Abhängigkeit momentaner Bedürfnisse).⁶⁷

Dem Sozialverhalten wird somit eine entscheidende Bedeutung bei der Entstehung delinquenten Verhaltens, aber auch bei der Prognose zukünftiger strafbarer Handlungen beigemessen.

7.4 Delinquenz und Alkohol

Dem Alkohol wird im Bereich der allgemeinen Kriminalität eine große Bedeutung als tatgestaltender Faktor beigemessen⁶⁸. So werden Gewalt- und Sexualdelikte häufig unter dem Einfluss von zum Teil hohen Alkoholisierungsgraden verübt⁶⁹. Auch bei einem Großteil der Brandstifter konnte entweder eine Alkoholkrankheit oder eine Alkoholisierung bei der Tat nachgewiesen werden (Breitfeld, 1992, zit. in Dölling & Leue, 2009 in Kröber et al., 390). Als ursächlich hierfür werden die Akutwirkungen, wie Steigerung von Impulsivität, Aggressivität, Herabsetzen der Hemmschwelle, Verlust von Selbstkontrolle und Kritikfähigkeit angesehen, die in der Folge die Tatsituation begünstigen können. Doch auch die langfristigen Folgen eines übermäßigen Alkoholkonsums können eine delinquente Entwicklung begünstigen. Nicht selten zieht die Alkoholproblematik ungünstige Veränderungen in allen Lebensbereichen nach sich, was in der Konsequenz zu sozial auffälligem Verhalten und Straffälligkeit führen kann (Göppinger, 2008, 165).

Bei der Suche nach den Bedingungen des überzufällig häufigen gemeinsamen Auftretens von Alkohol und Straffälligkeit zeigte sich, dass beide Aspekte nicht selten Ausdruck eines allgemein antisozialen Lebensstils waren (Dölling & Leue, 2009, in Kröber et al., 550). So gelten nach ICD-

⁶⁷ bzgl. weiterer Ausführungen wird verwiesen auf: Göppinger (1983). Der Täter in seinen sozialen Bezügen. Ergebnisse aus der Tübinger Jungtäter-Vergleichsuntersuchung. Unter Mitarbeit von M. Bock, J.-M. Jehle & W. Maschke. Heidelberg.

⁶⁸ Nach Kerner (1992, 110) waren ca. 10 Prozent aller Tatverdächtigen im Jahr 1990 nicht unerheblich alkoholisiert.

⁶⁹ Für Gewaltdelikte ermittelte Kerner (ebd.) eine Quote von 32,3 Prozent alkoholisierter Tatverdächtiger. Der mit 66 Prozent höchste Anteil alkoholisierter Täter fand sich beim Straftatbestand Widerstand gegen Staatsgewalt).

10⁷⁰ (Dilling, Mombour & Schmidt, 1991) übermäßiger Alkoholkonsum und delinquentes Verhalten als Symptome einer antisozialen Persönlichkeitsstörung. Persönlichkeitsattribute, wie Unreife, emotionale Labilität, Extraversion, Aggressivität und geringe Frustrationstoleranz spielen sowohl bei der Entstehung einer Sucht- als auch bei der Delinquenzproblematik eine Rolle (Rasch & Konrad, 2004, 148). Parallelen lassen sich auch bei der Betrachtung der Sozialisationsbedingungen finden. Neben zerrütteten Familienstrukturen werden als soziale Risikofaktoren für übermäßiges Trinken negative Identifikationsstrukturen (Eltern trinken auch) und defizitäre Sozialisationsstrukturen (Peer-group Einflüsse) genannt (ebd.).

7.5 Delinquenz und Alter

Jugendkriminalität wird als alters- bzw. entwicklungstypisches, ubiquitäres Phänomen beschrieben. Im Bereich der registrierten Kriminalität werden ca. 30 Prozent der männlichen Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis zum Ende der dritten Lebensdekade mit delinquenten Handlungen auffällig (Stelly & Thomas, 2001, 255). In Dunkelfelduntersuchungen liegt der Anteil der Jugendlichen, die eine oder wiederholte strafbare Handlung(en) einräumen, mit durchschnittlich 90 Prozent erwartungsgemäß höher (Göppinger, 2008, 384; Feltes, 2006).

Die Ubiquität und das Ausmaß der Jugenddelinquenz wird im Zusammenhang mit Anpassungs- und Reifungsprozessen erklärt. In der pubertären und nachpubertären Phase sei das jugendliche Verhalten geprägt durch ein ungefestigtes Wertgefüge, mangelnde Antizipationsfähigkeit aber auch das Verlangen nach unmittelbarer Bedürfnisbefriedigung. Die Bedeutung der Peer-Group nimmt zu, die der Familie ab, wodurch in der Folge Verschiebungen in den Wert- und Normvorstellungen möglich sind, aus denen sozial auffälliges und delinquentes Verhalten resultieren kann (Göppinger, 2008, 386; Kröber et al., 2009, 26; Stelly & Thomas, 2001, 73).

⁷⁰ ICD-10 = International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems.

In der Regel bleibt Jugenddelinquenz episodenhaft und remittiert spontan. In den meisten Fällen ist die Episode spätestens mit Eintritt in das Erwachsenenalter beendet (Stelly & Thomas, 2001, 255).

7.6 Zusammenhänge zwischen Deliktsbereichen der allgemeinen Kriminalität und Verkehrsdelinquenz

In der kriminologischen Literatur findet sich nur selten ein direkter Bezug zu verkehrsdelinquenten Handlungen. Die Verweise, die bei den Literaturrecherchen gefunden wurden, sind im folgenden zusammengefasst.

Eigentumstäter fallen durch vielfältiges delinquentes Verhalten auf, wovon häufig auch rücksichtsloses oder alkoholisiertes Autofahren zu finden ist (Farrington, 1996 zit. in Kröber & Paar, 2009, in Kröber et al., 473). In der Vorgeschichte von wiederholt straffälligen Dieben fanden sich nicht selten auch Verkehrsdelikte, wie Fahren ohne Fahrerlaubnis oder unter Alkoholeinfluss (Kröber & Paar, 2009, in Kröber et al., 475).

In einer Zürcher Untersuchung von **Wirtschaftskriminellen** fanden sich bei fast allen Probanden Verkehrsdelikte in der Vorgeschichte, was mit deren erhöhten Bereitschaft, mit gesellschaftlichen Normen und Regeln subjektiv und situationsbezogen umzugehen, begründet wurde (Schmid, 1976, zit. nach Kröber et al., 2009, 487).

Pelz & Schmidt (2007) fanden bei Untersuchungen mit **Gewalttätern** heraus, dass personelle Risikofaktoren (u.a. frühkindliche Hirnschädigung, motorische und kognitive Defizite, Aufmerksamkeits-/Hyperaktivitätsstörung) und ungünstige Umgebungsbedingungen (u.a. Aufwachsen in emotionalem Mangelmilieu, antisoziales Bezugsumfeld) zu aggressivem Verhalten führen können und auch das proaktive Aufsuchen von Situationen begünstigen, in denen die aggressiven Neigungen ausgelebt werden können. In der Entwicklung kommt es neben Störungen im Leistungsbe- reich auch zu Alkohol- oder Drogenmissbrauch und rücksichtslosem und riskantem Autofahren.

In einer Rückfallstudie von Elz (2002, 230f) zeigte sich, dass die Hälfte der untersuchten **sexuellen Gewalttäter** innerhalb von sechs Jahren wegen eines anderen Delikts verurteilt wurden, wobei quantitativ Eigentums- und Verkehrsdelikte überwogen.

7.7 Zusammenfassung

Auch wenn sich aus den kriminologischen Befunden auf Deliktebene (erwartungsgemäß) keine kausalen Zusammenhänge zwischen Verkehrsdelinquenz und allgemeiner Delinquenz ableiten lassen, so ist doch deutlich geworden, dass die Bewertung von Straftaten von erheblicher Komplexität geprägt ist. Wie bereits im Kapitel 5 dargestellt, sind Straftaten ein Aspekt des menschlichen Verhaltens und daher auch nur im Gesamtkontext desselben interpretier- und erklärbar. Delinquentes Verhalten geht in der Regel mit Auffälligkeiten in anderen Bereichen des sozialen Lebens einher und ist nicht selten Folge von sozial defizitären Entwicklungen seit der Kindheit. Die dargestellten (wenn auch sehr spärlichen) Ergebnisse zum Auftreten von Verkehrsdelikten in den Karrieren von Eigentums-, Gewalt-, Sexual- und Wirtschaftsdelinquenten bestätigen den Zusammenhang zwischen Verkehrsdelinquenz und allgemeiner Delinquenz. Bezogen auf die Fragestellung nach der *Erheblichkeit* von Straftaten im Kontext der Fahreignung zeigen die kriminologischen Erkenntnisse abschließend, dass grundsätzlich jede Straftat aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität, bei Vorliegen weiterer Risikofaktoren (Anknüpfungstatsachen), geeignet sein kann, die Kraftfahreignung in Frage zu stellen.

8. Schlussfolgerungen

Nach den Ausführungen in Kapitel 4 handelt es sich bei Straßenverkehrsdelinquenz um ein gesellschaftliches Massenphänomen, durch das jährlich eine erhebliche Anzahl von Unfällen verursacht wird, deren materielle Schadenssumme die anderer Deliktbereiche bei weitem übersteigt und in Folge dessen nicht wenige Menschen verletzt und getötet werden. Es wurde weiter dargestellt, dass sich für den Gesetzgeber aus dieser Problematik Handlungsbedarf ableitet, um seinem Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben im Straßenverkehr gerecht zu werden. Die vor diesem Hintergrund installierten Sanktionsmaßnahmen (Mehrfachtäter-Punktsystem, MPU), basieren auf empirisch gestützten Erkenntnissen, dass es Personen gibt, denen aufgrund charakterlicher Besonderheiten⁷¹ eine verantwortungs- und rücksichtsvolle Fahrweise (wie in §1 StVO gefordert⁷²) nicht zuzutrauen ist (vgl. Punkt 5.2).

In diesem Kontext der personellen Anforderungen an die Fahreignung ist das Thema der vorliegenden Masterarbeit verortet, deren Anliegen es ist, den mit der Änderung der FeV am 30.10.2008 in §11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) FeV eingeführten unbestimmten Rechtsbegriff der *erheblichen* Straftat näher zu bestimmen und damit einen Beitrag zur Verbesserung der diagnostischen Unterscheidung zwischen geeigneten und ungeeigneten Kraftfahrern zu leisten.

8.1 Zur allgemeinen Bedeutung von Straftaten für die charakterliche Fahreignung

Der globale Zusammenhang zwischen allgemeiner Delinquenz und Verkehrsauffälligkeit gilt als hinreichend gesichert. Er lässt sich sowohl quantitativ als auch qualitativ beschreiben. Zum einen weisen verkehrsauffällige Kraftfahrer eine höhere Anzahl an allgemeinkriminellen Vorstrafen auf (vgl. Punkt 5.3). Zum anderen lassen sich bei Verkehrstätern auch Einstel-

⁷¹ die körperlich-geistigen Aspekte bleiben an dieser Stelle unberücksichtigt bleiben.

⁷² Originalwortlaut §1 StVO: (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. (2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

lungs- und Verhaltensweisen, wie z.B. eine generelle Missachtung bzw. herabgesetzte Bereitschaft zum Einhalten von Regeln oder eine besondere Rücksichtslosigkeit gegenüber Tatopfern (vgl. 5.3), finden, die eine große Ähnlichkeit zu den Persönlichkeitszügen allgemeinkrimineller Straftäter aufweisen (vgl. 5.1).

Die empirisch beschriebenen Abhängigkeiten und Kongruenzen zwischen Verkehrsauffälligkeiten bzw. –auffälligen sowie allgemeinrechtlich(er) Delinquenz bzw. Delinquenten stützen somit die These identischer zu Grunde liegender persönlicher Verursachungsfaktoren (vgl. 5.1). Sie stehen im Einklang zu kriminologischen Annahmen, wonach delinquentes Verhalten lediglich ein Detail eines breit gefächerten Problemverhaltens darstellt, was sich eben auch in riskantem und/oder regelwidrigem Fahrverhalten zeigen kann (vgl. 7.3). Hinsichtlich der allgemeinen Bedeutung von Straftaten für die Fahreignung lässt sich aus diesen Feststellungen zusammenfassend ableiten, dass die Fahreignung nicht losgelöst von allgemeinkriminellen Vorbelastungen betrachtet werden darf. Die ganzheitlich wirkenden individuellen Einstellungs- und Steuerungsprozesse legen vielmehr nahe, dass delinquenzbegünstigende Dispositionen auch einen ungünstigen Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben.

Ausgehend von dieser Beschreibung des Verkehrsverhaltens als einer Funktion des Gesamtverhaltens, leisten zwei weitere Aspekte einer kritischen Betrachtung der Fahreignung von Straftätern Vorschub. Zum einen setzt die charakterliche Fahreignung, wie in Kapitel 6 ausgeführt, voraus, dass die Bereitschaft zu sozial verantwortungsbewusstem, regelkonformem und rücksichtsvollem Verkehrsverhalten als überdauerndes Persönlichkeitsmerkmal vorhanden ist⁷³ (vgl. Punkt 6.1). Das Vorliegen dieser persönlichen Voraussetzungen ist bei Straftätern in der Regel jedoch nicht anzunehmen. Delinquentes Verhalten wird im Allgemeinen vor dem Hintergrund allgemeiner antisozialer Tendenzen beschrieben, die ihren Ausdruck in Störungen der Normen- und Werteakzeptanz, der Anpassungsfähigkeit, der Impulskontrolle oder der Empathiefähigkeit, einem defizitären Verantwortungsgefühl aber auch einer prioritären egozentrischen Bedürf-

⁷³ „Soziale Konformität scheint [...] eine wesentliche Voraussetzung jeder Verkehrsbewährung zu sein.“ (Oswald, 1971, 37).

nisbefriedigung ohne Rücksicht auf andere finden können (vgl. Punkte 5.2, 5.4.1, 5.5.3, 7.3 und 7.4). Idealtypisch stehen sich somit die grundlegenden Einstellungs- und Verhaltensdispositionen von straffälligen Personen und die Anforderungen an die Fahreignung unvereinbar gegenüber.

Zum anderen konnte dargestellt werden, dass die Besonderheiten des Straßenverkehrs, wie Anonymität oder geringe Kontroll- und Sanktionsdichte, verbunden mit einem allgemein geringeren Wirkungsgrad verkehrsbezogener normativer Regelungen, dazu führen, dass der „unbescholtene Bürger [...] in verblüffender Art und Weise neben kriminelle Personen [tritt]“ (Kölbl, 1997, 135; vgl. Punkt 4.4). Diese personelle Ubiquität von Verkehrsverstößen legt demnach nahe, dass der in anderen Lebensbereichen durchaus sozial angepasst agierende Normalbürger nicht Willens oder in der Lage ist, sich durchgängig an Normen im Straßenverkehr zu halten. Unter Berücksichtigung der im vorherigen Abschnitt beschriebenen delinquenzfördernden Persönlichkeitsmerkmale lässt sich daher schlussfolgern, dass das Risiko von regelwidrigem, gefährdenden Verkehrsverhalten bei Straftätern erheblich höher eingeschätzt werden muss als bei Nichtstraftätern. Das notwendige sozial verantwortliche und rücksichtsvolle Handeln im Straßenverkehr ist Personen, die bereits in anderen Lebensbereichen, die einem höherem Maß an sozialer Kontrolle und Sanktionierung unterliegen, eigene Interessen in antisozialer Art und Weise über die Bedürfnisse anderer gestellt haben, unter den delinquenzfördernden Bedingungen des Straßenverkehrs nicht zuzutrauen.

8.2 Deliktspezifische Betrachtung von Straftaten und deren Relevanz für die charakterliche Fahreignung

Bei Straftaten im Straßenverkehr ergibt sich die Relevanz für die Kraftfahreignung regelmäßig bereits aus der Tat, weshalb nach der Mehrzahl der Delikte ein Entzug der Fahrerlaubnis nach §69 StGB oder §46 FeV angeordnet wird (vgl. Punkte 6.3.1 und 6.4.1). Eine Eignungsüberprüfung vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis ist hingegen nur bei Trunkenheitsfahrten ab 1,6 Promille obligat. In allen anderen Fällen liegt die Entscheidung

über die Anordnung der MPU im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde. Ein Vergleich der Verurteiltenzahlen und der Begutachtungsstatistik offenbart auch bei den Verkehrsstraftaten eine zurückhaltende Anordnungspraxis (vgl. 6.4.3), die der kriminologischen Bedeutung der Vorsatztaten nicht gerecht wird. Die empirischen Untersuchungen zeigen, dass vorsätzlich agierende Trunkenheitstäter, Unfallflüchtige und Schwarzfahrer⁷⁴ verfestigte kriminell-antisoziale Neigungen aufweisen, die ihren Ausdruck auch in einer erhöhten Vorstrafenbelastung oder sonstigen Auffälligkeiten im Sozialverhalten, wie übermäßigem Alkoholkonsum oder regelwidrigem Fahrverhalten, finden können (vgl. Punkt 5.4.1 ff). Vor dem Hintergrund dieser durch mangelnde Anpassungsfähigkeit und Verantwortungslosigkeit geprägten Tätercharakteristik, ist ohne eine grundlegende, intrinsisch motivierte Einstellungs- und Verhaltensänderung ein sozial verantwortliches und rücksichtsvolles Verkehrsverhalten nicht zu erwarten (vgl. 6.4.2.2). Zur Überprüfung dieser unabdingbaren Voraussetzung für die Wiederherstellung der Kraftfahreignung wird eine sachverständige Begutachtung im Rahmen der MPU auf der Grundlage von §11 Abs. 3 Punkt (5) als geeignete Maßnahme angesehen.

Im Hinblick auf die Bedeutung allgemeinkrimineller Straftatbestände für die Kraftfahreignung ermöglicht die Identifizierung von Verkehrsverstößen in den kriminellen Karrieren von Eigentums-, Gewalt-, Sexual- aber auch Wirtschaftsdelinquenten (vgl. Punkt 7.6) die Konklusion, dass grundsätzlich jedes allgemeinkriminelle Verhalten auf das Bestehen fahreignungsrelevanter, charakterlicher Mängel hinweisen kann. Trotzdem reichen diese Befunde nicht aus, um darauf im Einzelfall einen prognostischen Rückschluss auf die Fahreignung stützen zu können, da sich konkrete Zusammenhänge zwischen einzelnen allgemeinrechtlichen Straftatbeständen und der Verkehrsbewährung, mit Ausnahme des Bereichs der Aggressionsdelikte, nach den Recherchen⁷⁵ nicht haben finden lassen (vgl. Punkt Kapitel 5). Diesbezüglich scheint in den letzten Jahren (wohl eher Jahrzehnten) keine nennenswerte Forschung stattgefunden zu haben^{76 77}.

⁷⁴ gemeint ist hier Fahren ohne Fahrerlaubnis.

⁷⁵ die allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

⁷⁶ trotz einer z.B. bereits von Kunkel (1975, S.105) verlaubar gemachten Forderung nach einer deliktspezifischen Betrachtung allgemeinrechtlicher Straftatbestände und ihren möglichen Zusammenhängen zur Verkehrsdelinquenz.

Wie bereits angedeutet, bildet der Bereich der **Aggressionsdelinquenz** eine Ausnahme. Die Untersuchungen zeigen, dass bei Aggressionstätern im Allgemeinen ein stärkerer Zusammenhang zu auffälligem Verkehrsverhalten anzunehmen ist als bei anderen Delikten (vgl. Punkt 5.5.2). Betont wird die kontraindikative Wirkung eines dauerhaft erhöhten Erregungsni-veaus auf ein angepasstes Verkehrsverhalten vor dem Hintergrund des im Straßenverkehr generell raueren sozialen Interaktionsklimas und seiner Aggression fördernden Anonymität. Erschwerend kommt hinzu, dass bei Personen mit aggressiven Neigungen nicht selten ein übermäßiger Alko-holkonsum als Risikofaktor hinzutritt, der die Problematik noch verstärkt (vgl. Punkte 5.5.2 und 7.6.3).

Der besonderen Bedeutung einer erhöhten Aggressionsneigung wurde mit der Einführung eines gesonderten Untersuchungsanlasses in §11 Abs. 3 Punkt (6)-(7) FeV bereits Rechnung getragen. Die Begutachtungszahlen⁷⁸ legen im Vergleich mit den Zahlen der Strafverfolgungsstatistik⁷⁹ allerdings nahe, dass die Fahrerlaubnisbehörden von dieser Möglichkeit bisher nur zögerlich Gebrauch machen. Auch hier kann ein Einfluss des BGH-Beschlusses vom 27.04.2005⁸⁰ nicht ausgeschlossen werden, weshalb möglicherweise behördlicherseits die Ansicht vertreten wird, die Tat allein rechtfertige noch keinen Rückschluss auf die Krafftahreignung und erübrige daher einer Überprüfung.

Dem kann mit Verweis auf die Ausführungen in den Punkten 5.5.2 und 6.3.2.2 nur widersprochen werden. Bei einem Fahrerlaubnisbewerber oder –inhaber, der bereits in anderen, mehr kommunikationsbestimmten und der informellen Sozialkontrolle unterliegenden Lebensbereichen impulsiv reagiert, kann gerade auch im sozialen Handlungsfeld Straßenverkehr eine Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer nicht ausgeschlossen werden. Aggressionstaten sollten daher immer in den Blickpunkt behördli-

⁷⁷ Einzig in rechtlich geprägten Diskussionen war eine Auseinandersetzung mit der Thematik im Kontext der sog. Zusammenhangstaten erkennbar. Der BGH-Beschluss vom 27.04.2005⁷⁷ stellt in seiner Begründung nicht unwesentlich auch auf die (zum Teil eklatanten) Wissenslücken im Hinblick auf die Bedeutung allge-meinrechtlicher Kriminalität für die Krafftahreignung ab, wenn er ausführt, dass es keine verlässlichen Hin-weise dafür gibt, dass Straftaten außerhalb des Straßenverkehrs in einem spezifischen Zusammenhang zum Verkehrsverhalten stehen und somit die Möglichkeit einer Fahruneignetheit annehmbar wäre.

⁷⁸ Die genaue Anzahl an Begutachtungen nach §11 Abs. 3 Punkt 6 und 7 FeV ließ sich zwar nicht eruieren, allerdings wurden 2008 insgesamt nur 3.505 „reine“ strafrechtliche Fälle (§11 Abs. 3 Punkt 5-7) und nur wei-tere 1.930 Fälle in Kombination mit verkehrsrechtlichen Delikten (BAST-Statistik, a.a.O.) begutachtet.

⁷⁹ 62.000 verurteilte Gewaltstraftäter, Quelle: Strafverfolgungsstatistik, a.a.O.

⁸⁰ a.a.O.

cher Aufmerksamkeit gelangen und regelmäßig zumindest eine Eignungsüberprüfung nach sich ziehen (vgl. Punkt 6.4.2).

8.3 Indikatoren der *Erheblichkeit* von Straftaten im Kontext der Fahreignung

Der Gesetzgeber hat offen gelassen, was er unter einer *erheblichen* Straftat versteht und diese Begriffsbestimmung vielmehr der Rechtsprechung überlassen. Eine Erklärung erfolgte lediglich dahingehend, dass sich der Begriff auf die Kraftfahreignung und nicht auf die Schwere der Straftat bezieht⁸¹. Ein Blick in das Synonymwörterbuch zeigt, dass der Begriff *erheblich* gleichbedeutend mit „beträchtlich“, „ins Gewicht fallend“ oder „relevant“ verstanden werden kann⁸². Transferiert auf die zu beantwortende Fragestellung ist es das Anliegen der Masterarbeit, die Straftaten herauszufiltern, die in einem „beträchtlichen“, „ins Gewicht fallenden“ bzw. „relevanten“ Zusammenhang zur Fahreignung stehen.

Der derzeitige Wissensstand lässt jedoch eine ausschließlich aus dem delinquenten Verhalten ableitbare Kategorisierung von Straftaten nach deren nicht erheblicher oder eben *erheblicher* Bedeutung für die Fahreignung ebenso wenig zu, wie die Bildung einer nach ihrer Verkehrsgefährlichkeit aufgestellten Rangreihe an Delikten. Ausnahmen bilden hier lediglich die in den §§315c, 316, 142 sowie 323a StGB aufgeführten Verkehrsstraftaten, die regelmäßig eine hinreichende Anknüpfungstatsache für die Annahme einer Fahruneignetheit nach §69 StGB darstellen. Bei allgemeiner Kriminalität stellt die Begehung der Straftat per se keine ausreichende Basis für die Annahme einer Fahruneignetheit bzw. die Auslösung behördlicher Zweifel dar.

Für die Bewertung der *Erheblichkeit* einer Straftat im Hinblick auf die Fahreignung macht es sich daher notwendig, weitere Parameter heranzuziehen, denen im Hinblick auf die Fahreignung eine indikatorische Bedeutung zukommt und die daher als zusätzliche Anknüpfungstatsachen Zwei-

⁸¹ BVG, Beschluss vom 20.07.2005, a.a.O.

⁸² <http://de.wiktionary.org/wiki/erheblich>, Zugriff am 15.02.2010.

fel an der Fahreignung und daraus folgend die Anordnung einer MPU nach §11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) begründen können. In der Zusammenschau aller in den Kapiteln 5 und 6 dargestellten Befunde scheinen die Vorstrafenbelastung, das Alter, das allgemeine Sozialverhalten sowie ein übermäßigen Alkoholkonsum eine Indikatorfunktion (im Sinne von Anknüpfungstatsachen) für mögliche fahreignungsrelevante Mängel zu haben.

8.3.1 Vorstrafenbelastung

Die Forschungsergebnisse zeigen übereinstimmend, dass die Vorstrafenbelastung einen hohen Erklärungswert bei der Vorhersage der zukünftigen Verkehrsbewährung besitzt. Verkehrsauffällige sind häufiger und stärker mit allgemeinkriminellen Vordelikten belastet als Nichtverkehrsauffällige, wobei die Anzahl der Verkehrsauffälligkeiten mit der Anzahl der Vordelikte noch zunimmt. Umgekehrt weisen auch allgemeinrechtlich Vorbelastete in ihren Biographien häufiger Verkehrsverstöße auf als Nichtvorbelastete.

Wie viele Vorstrafen im Einzelfall neben der aktuellen Straftat vorliegen müssen, um Zweifel an der Fahreignung begründen zu können, ist individuell verschieden. Im Bereich der verkehrsrechtlichen Vorsatzdelikte (Trunkenheit, Fahren ohne Fahrerlaubnis, Unfallflucht) wird den aktenkundigen Vorbelastungen eine größere prognostische Bedeutung zugeschrieben als den Fahrlässigkeitsdelikten. Begründen lässt sich diese Annahme mit den kriminell-antisozialen Neigungen der Vorsatztäter, die eine große Ähnlichkeit zu den Persönlichkeitsstrukturen allgemeinkrimineller Straftäter aufweisen und daher als Ausdruck genereller, verfestigter Fehleinstellungen gelten können. Unter diesen Umständen kann somit schon ein Vordelikt ausreichen, um als zusätzliche Anknüpfungstatsache eine Eignungsüberprüfung nach §11 Abs. 3 (5)-(6) zu begründen.

8.3.2 Lebensalter

Auch das Alter des Fahrerlaubnisbewerbers bzw. –inhabers kann einen Hinweis auf die Wahrscheinlichkeit zukünftiger Verkehrsverstöße geben. Die Recherchen haben gezeigt, dass sich die Ubiquität allgemeinkrimineller Handlungen im Jugendalter auch für den Verkehrsbereich nachweisen

lässt (vgl. Punkt 4.3). Dort gelten die jungen Kraftfahrer bis 25 Jahre als Hochrisikogruppe, da sie im Verhältnis zu den anderen Altersgruppen häufiger durch Verkehrsverstöße und Unfälle auffällig werden. Als grundlegende Ursachen werden in beiden Bereichen vor allem entwicklungspsychische, episodenhafte Anpassungs- und Reifungsprozesse beschrieben, die unterstützt durch ein oppositionelles Wert- und Normenverständnis bedürfnisgeleitetes Risikoverhalten fördern und in der Folge delinquentes und sozial auffälliges (demnach auch verkehrsauffälliges) Verhalten bedingen können (vgl. Punkte 5.5.1 und 7.5). Daher ist dem aktenkundigen Auftreten einer Straftat bei jungen Erwachsenen bis zum Alter von 25 Jahren – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der sehr hohen Dunkelziffern sowohl im Verkehrs- als auch allgemeinkriminellen Bereich – eine erhöhte Aufmerksamkeit beizumessen (vgl. Punkt 7.5). In Anbetracht des hohen Eigen- und Fremdgefährdungspotentials sollten aktenkundige Straftaten bei jungen Erwachsenen regelmäßig eine Eignungsüberprüfung nach §11 Abs. 3 (5)-(6) nach sich ziehen, um diagnostisch abzuklären, ob das für die Teilnahme am Straßenverkehr notwendige sozial verantwortliche und rücksichtsvolle Handeln (schon) gegeben ist oder ob das Delikt vielmehr als Ausdruck von Entwicklungsverzögerungen angesehen werden muss, die einer Bejahung der Fahreignung (noch) entgegenstehen.

8.3.3 Allgemeines Sozialverhalten

Eine wichtige Rolle bei der Bewertung der Fahreignungsrelevanz von Straftaten ist des Weiteren dem allgemeinen Sozialverhalten beizumessen. Während dieser Aspekt im kriminalprognostischen Bereich bereits hinreichend Berücksichtigung erfährt (vgl. Punkt 7.3), scheint er in der behördlichen Bewertungspraxis nur eine untergeordnete Rolle zu spielen (vgl. Punkt 6.4.3). Ausgangspunkt der Überlegungen ist die Annahme, dass das Verkehrsverhalten, ebenso wie allgemeinkriminelles Verhalten, durch generelle persönliche Fehleinstellungen bedingt ist, die ihren Ausdruck in der Regel auch durch Auffälligkeiten in anderen Lebensbereichen finden. Insofern kann ein Blick auf das allgemeine soziale Verhalten Hinweise auf grundlegende antisoziale Persönlichkeitsstrukturen geben, aus denen sich fahreignungsrelevante charakterliche Mängel ableiten las-

sen. Berücksichtigung finden sollten u.a. Auffälligkeiten bei der Erziehung und Entwicklung im Elternhaus (z.B. Ablehnen elterlicher Kontrollbemühungen, Ausreißen, Frühdelinquenz, Heimaufenthalte), in der schulischen Entwicklung (z.B. Schulschwänzen, kein Schul- und/oder Lehrabschluss bedingt durch Desinteresse, wiederholte Probleme mit Autoritäten aber auch Mitschülern/Kollegen), im Berufsleben (z.B. Unstetigkeit, Nachlässigkeit, selbst gewählte Arbeitslosigkeit), im Finanzbereich (z.B. Schulden, keine Vorsorge), im Freizeitverhalten (z.B. keine Hobbys, plan-/ziellose Aktivitäten, Trinkgelage, Herumfahren mit dem Kfz, gewalttätige Auseinandersetzungen) sowie im Kontaktverhalten (z.B. Zugehörigkeit zu peer-group im sozial auffälligen Milieu, keine oder oberflächliche Freundschaften/Partnerschaften) (vgl. Punkte 5.5.3 und 7.3). Für die Arbeit der Fahrerlaubnisbehörden bedeutet das, regelmäßig Urteile, Jugendgerichts- und Bewährungshilfeberichte im Bewertungsprozess zu berücksichtigen, um daraus relevante Informationen zum Sozialverhalten gewinnen zu können. Für die Auslösung von Zweifeln an der Fahreignung sollte es im behördlichen Kontext zunächst ausreichen, einzelne sozial auffällige Verhaltensweisen zu identifizieren. Eine prognostische Würdigung des sich darstellenden Gesamtbildes im Hinblick auf die Fahreignung sollte im Weiteren durch den sachverständigen Gutachter im Rahmen der MPU erfolgen.

8.3.4 Alkoholkonsum

Als weiterer fahreignungsrelevanter Risikofaktor konnte übermäßiger Alkoholkonsum identifiziert werden. Im Kontext fahrerlaubnisrechtlicher Maßnahmen stellt die Frage nach der Erwartbarkeit weiterer Trunkenheitsfahrten den häufigsten Grund für die Anordnung einer MPU dar (vgl. Punkt 6.4.3). Vernachlässigt wird dabei jedoch regelmäßig, dass der Alkoholkonsum durchaus auch Ausdruck tiefer liegender antisozial-krimineller Tendenzen sein kann.

Nach den vorliegenden Erkenntnissen spielt Alkohol im Bereich der allgemeinen Kriminalität als tatverursachender bzw. tatgestaltender Faktor eine tragende Rolle. Insbesondere im Bereich der Gewalt- und Sexualdelinquenz wird die Straftatbegehung nicht selten durch dessen enthemmende

und Impulsivität sowie Aggressivität fördernde Wirkung begünstigt oder in ihrer Intensität verstärkt (vgl. 7.4). Die Alkoholproblematik tritt dabei häufig im Kontext eines insgesamt sozial auffälligen Lebensstils auf, zu dem auch delinquentes Verhalten – Verkehrsverstöße eingeschlossen – gehören kann. Unter Umständen kann das gemeinsame Auftreten von Alkoholproblematik und straffälligem Verhalten sogar ein Hinweis auf das Vorliegen einer antisozialen Persönlichkeitsstörung sein.

Diesen Feststellungen folgend, muss einem übermäßigen Alkoholkonsum, insbesondere wenn dieser bei der aktenkundigen Straftat eine Rolle gespielt hat, auch im Hinblick auf die Fahreignung eine große Bedeutung zugemessen werden. Ein stabiles normkonformes Verkehrsverhalten ist vor dem Hintergrund einer anzunehmenden antisozialen Persönlichkeitsstruktur, ebenso wenig zu erwarten, wie eine zuverlässige Trennung von Trinken und Fahren. Insofern kann resümiert werden, dass das Auftreten einer Straftat (innerhalb oder außerhalb des Straßenverkehrs) in Verbindung mit einer Alkoholproblematik als so *erheblich* für die Fahreignung zu bewerten ist, dass eine Eignungsüberprüfung nach §11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) gerechtfertigt erscheint.

Einen Sonderfall stellen die Trunkenheitstäter dar, bei denen nach §13 Punkt 2 b) und c) bei 1,6 Promille und mehr bzw. bei wiederholter Zuwiderhandlung unter Alkoholeinfluss die Anordnung einer MPU zwar obligat ist, sich jedoch auf die Frage nach weiteren Trunkenheitsfahrten beschränkt. Dem Prinzip der Anlassbezogenheit folgend, können in der Begutachtung dann nur die Alkoholfahrt und die alkoholbezogene Lebensweise thematisiert und bewertet werden (vgl. Punkt 6.4.2.1). Eine Auseinandersetzung mit der Frage, inwieweit der Alkoholkonsum (und demzufolge auch die Trunkenheitsfahrt) als Ausdruck genereller sozialer Fehlanpassungen zu interpretieren ist, ist nicht zulässig. Vor dem Hintergrund der empirischen Erkenntnisse wird diese isolierte Betrachtung der Alkoholproblematik ohne Berücksichtigung genereller sozialer Einstellungs- und Verhaltensaspekte einem großen Teil der Trunkenheitstäter jedoch nicht gerecht. Aufgrund der möglichen Einbindung der Alkoholproblematik in eine verfestigte dissoziale Problematik, die neben Trunkenheitsfahrten auch andere Verkehrsauffälligkeiten erwarten lässt, sollte daher spätes-

tens beim Vorliegen weiterer Hinweise auf sozial auffälliges oder delinquentes Verhalten auch eine Trunkenheitsfahrt regelmäßig als *erhebliche* Straftat bewertet werden und eine Eignungsüberprüfung nach §11 Abs. 3 Punkt (5) – bei mehr als 1,6 Promille in Kombination mit §13 Punkt 2b) und c) – angeordnet werden.

8.4 Ableitungen für die behördliche Anordnungspraxis

Die Ergebnisse legen nahe, dass strafrechtlichem Verhalten innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs im Kontext der Fahreignung in Zukunft eine größere Bedeutung zugebilligt werden sollte. Auch wenn nicht jeder allgemeinkriminelle Straftäter mit Verkehrsdelinquenz auffällig bzw. Verkehrsauffällige rückfällig wird, so rechtfertigen die Befunde zum Zusammenhang zwischen delinquentem Verhalten und Verkehrsauffälligkeiten ein behördliches Vorgehen, bei dem eine Straftat regelmäßig als Anknüpfungstatsache für die Prüfung fahrerlaubnisrechtlicher Maßnahmen gelten sollte. Im Rahmen der Einzelfallprüfung können dann die beschriebenen Indikatoren zur Bewertung der fahreignungsbezogenen Relevanz der Straftat herangezogen werden und Hilfestellung bei der Formulierung von Eignungszweifeln geben. Dabei sollten die Indikatoren als „Puzzleteile“ verstanden werden, die zusätzlich zur Straftat Anhaltspunkte für charakterliche Fahreignungsmängel geben können, wenn sich aus dem Gesamtbild der Verdacht einer tendenziell antisozialen, verkehrgefährdenden Persönlichkeitsstruktur ergibt. Die Ableitung einer zweifelsfreien Fahreignungsgenügsamkeit erscheint aufgrund der unsicheren theoretischen Wissenslage (vgl. auch Punkt 8.2) derzeit kaum möglich. Jedoch sollte das Vorliegen eines oder mehrerer Indikatoren ausreichen, um die Anordnung einer MPU nach §11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) hinreichend begründen zu können.

9. Abschlussbemerkungen

Bei der Auseinandersetzung mit der Thematik wurde deutlich, dass eine Weiterentwicklung verkehrskriminologischer Forschung und Theorienbildung in der letzten Zeit nicht stattgefunden hat. Die zitierten Literaturquellen sind in der Mehrzahl Jahrzehnte alt und können daher, trotz ihrer unbestrittenen Allgemeingültigkeit, kaum mehr als aktuell bezeichnet werden. Insbesondere vor dem Hintergrund des sich verändernden und immer mehr differenzierenden Fahrerlaubnisrechts sind Untersuchungen nötig, die über eine Grundlagenforschung hinausgehen.

Im Kontext der gerichtlichen und behördlichen Bewertung allgemeiner Straftaten und ihrer Bedeutung für die Fahreignung konnte dargestellt werden, dass sich das Rechtssystem in einem Ungleichgewicht befindet, derart, dass vorhandene normative Regelungen, wie in §11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) FeV, unzureichend angewendet werden (können). Die Anordnung einer MPU bei Vorliegen einer allgemeinkriminellen Straftat wird in der Regel als unverhältnismäßig erachtet, da es an allgemeingültigen wissenschaftlichen Erkenntnissen zum Zusammenhang zwischen einzelnen Deliktarten und Defiziten in der charakterlichen Fahreignung fehlt. Bei der Diskussion der gerichtlichen Sanktionierungspraxis wurde deutlich, dass die Rechtsanwender einen Zusammenhang zwischen allgemeiner Straftaten ohne direkten Bezug zum Straßenverkehr und zur Kraftfahreignung nicht grundsätzlich ablehnen. Vielmehr leidet die Rechtsprechung unter den Wissenslücken in diesem Bereich, die derzeit für den Einzelfall einen gesicherten Rückschluss von allgemeiner Kriminalität auf die Verkehrsbewährung und damit die Fahreignung nicht zulassen.

Eine Beendigung dieses Dilemmas erscheint nur möglich, wenn der Rechtsprechung differenzierte, deliktbezogene wissenschaftliche Erkenntnisse zur Verfügung gestellt werden, die eine sichere Übertragung auf den Einzelfall erlauben⁸³. Die Ergebnisse empirischer Forschung

⁸³ Brandenstein & Kury (2005, 6) sehen als weitere Möglichkeit, kriminologische Informationen über diesen zahlenmäßig größten Bereich des Strafrechts zu gewinnen, die Ausweitung einer intensiveren Erforschung der Täterpersönlichkeiten durch fachliche Expertisen (Prognosebegutachtung) im Strafverfahren. In Anbetracht des gesellschaftlichen Stellenwerts der Verkehrsdelinquenz und ihrer physischen, psychischen und volkswirtschaftlichen Folgen, erscheint ein „allein durch über den Daumen gepeiltes, intuitives prognostizieren des Richters“ nicht angemessen.

könnten zur Sammlung von personen- und tatbezogenen Indikatoren beitragen, die bei der Einzelfallbeurteilung der Relevanz einer Anlasstat für die Fahreignung dienlich sind.

Des Weiteren zeigen die Inkonsequenz und Divergenz von Gerichten und Behörden im Umgang mit dem unbestimmten Begriff der *erheblichen* Straftat, dass der vom Gesetzgeber bewusst gelassene Auslegungsspielraum zu Handlungsunsicherheiten führt, die nicht zuletzt einen beeinträchtigenden Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben können. Es wäre daher wünschenswert, dass der Normgeber eine Definition des Begriffs der *erheblichen* Straftat vornimmt, um damit die Regelungen in §11 Abs. 3 Punkt (5)-(6) FeV einer adäquaten, problemangemessenen Nutzung durch die Rechtsanwender zuzuführen. Dies könnte zum einen durch die Einstufung einzelner allgemeinrechtlicher Straftatbestände als *erheblich* erfolgen, wobei hierfür jedoch derzeit die empirische Basis fehlt. Zum anderen wäre eine Präzisierung auch durch die Benennung von fahreignungsrelevanten Risikofaktoren möglich, bei denen dann u.a. auch die dargestellten Indikatoren, Vorstrafenbelastung, allgemeines Sozialverhalten, Alter bzw. Alkoholkonsum berücksichtigt werden sollten. Dies würde den Sachbearbeitern der Verwaltungsbehörden, bei denen kriminologischen Erkenntnisse nicht vorausgesetzt werden können, Hilfestellung und Sicherheit im Abwägungsprozess geben und mittelbar zu einer besseren Auslese von fahrungeeigneten Fahrerlaubnisbewerbern oder –inhabern führen.

Ein weiteres Problem stellt die Abhängigkeit der Fahrerlaubnisbehörde von der Mitteilungspraxis der Polizei sowie Staatsanwaltschaften und Gerichte dar (vgl. Punkt 6.4.5). Nicht selten, so scheint es, werden Informationen über Ermittlungs- bzw. Strafverfahren und Verurteilungen, sicherlich auch aus Unkenntnis über deren mögliche Relevanz für die Fahreignung, nicht weitergegeben, weshalb Straftäter von fahrerlaubnisrechtlichen Maßnahmen verschont bleiben. Für die Verkehrsgemeinschaft stellt das ein nicht hinnehmbares Risiko dar, weshalb über die Förderung einer verbesserten Kommunikation, auf der Basis von §2 Abs. 12 Satz 1 StVG⁸⁴

⁸⁴ Originalwortlaut §2 Abs. 12 Satz 1 StVG: Die Polizei hat Informationen über Tatsachen, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der Eignung oder auf Mängel hinsichtlich der Befähigung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen lassen, den Fahrerlaubnisbehörden zu übermitteln, soweit dies für die Überprüfung der Eignung oder Befähigung aus der Sicht der übermittelnden Stelle notwendig ist.

sowie MiStrA Nr. 45 Abs. 2⁸⁵, nachgedacht werden sollte. Denkbar wären beispielsweise spezielle Fortbildungen für Polizeiangehörige und Rechtsanwender, in denen deren Sensibilität für die Wahrnehmung fahreignungsrelevanter Tatbestände und Tätermerkmale geschult werden könnte.

Abschließend ist zu fordern, dass die Verkehrskriminologie in den nächsten Jahren (wieder) mehr in das Zentrum des wissenschaftlichen Interesses rücken muss, um den gewachsenen (juristischen) Wissens- und Regelungsbedarf fachlich unterstützen zu können. Die kriminologische Vernachlässigung der Straßenverkehrsdelinquenz erscheint vor dem Hintergrund steigender Unfallzahlen nicht gerechtfertigt. Rainer Speer, Innenminister im Land Brandenburg, äußerte in diesem Zusammenhang vor wenigen Tagen: „Es jagen noch zu viele Spätpubertierende mit vier Rädern durch die Alleen.“⁸⁶ Es bedarf daher weiterer Anstrengungen, um den Straßenverkehr für alle Beteiligten sicherer zu machen.

⁸⁵ in Neufassung vom 19. Mai 2008.

⁸⁶ <http://www.lr-online.de/nachrichten/brandenburg/-bdquo-lmmer-noch-zu-viele-tote-auf-den-strassen-lldquo-art25,2820711>, Zugriff am 19.02.2010.

10. Abkürzungsverzeichnis

APA	American Psychiatric Association
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BfF	Begutachtungsstelle für Fahreignung
BGH	Bundesgerichtshof
DSM-IV	Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
GG	Grundgesetz
ICD-10	International Statistical Classification of Diseases an Related Health Problems
KBA	Kraftfahrtbundesamt
KOBV	Kooperativer Bibliotheksverbund Berlin-Brandenburg
MiStrA	Mitteilungen in Strafangelegenheiten
MIVEA	Methode der idealtypisch-vergleichenden Einzelfallanalyse
MPU	Medizinisch-Psychologische Untersuchung
PfIVersG	Pflichtversicherungsgesetz
PSB	Periodischer Sicherheitsbericht
StGB	Strafgesetzbuch
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TJVU	Tübinger Jungtäter-Vergleichsuntersuchung
VZR	Verkehrszentralregister

11. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die wichtigsten Verkehrsvergehen im Überblick

Abbildung 2: Anzahl ausgewählter Verkehrsdelikte und Punkteverteilung im Verkehrszentralregister (Stand: 01.01.2007).

Abbildung 3: Anzahl wegen Straftaten Abgeurteilter und Verurteilter im Jahr 2007; Quelle: Strafverfolgungsstatistik

Abbildung 4: Übersicht über die Anzahl ausgewählter verkehrsstrafrechtlicher Einzeldelikte im Jahr 2007 gemäß Strafverfolgungsstatistik

Abbildung 5: Anknüpfungstatsachen für behördliche Zweifel an der Fahr-eignung bei Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßen-verkehr bzw. mit der Kraftfahreignung (nach Wendlinger, 2006)

12. Literaturverzeichnis

- American Psychiatric Association (1994). *Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders*. Washington, DC: American Psychiatric Association.
- Barthemess, W. (2000). Fahreignung nach neuem Recht. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 13(1), S.18-26.
- Böcher, W. (1985). *Aggressionsentstehung und –beeinflussung in umfassender Sicht – Band 1*. Deutsche Verkehrswacht e.V. (Hrsg).
- Bock, M. (1995). Die Methode der idealtypisch-vergleichenden Einzelfallanalyse und ihre Bedeutung für die Kriminalprognose. In: Dölling, D. (Hrsg.)(1995). *Die Täter-Individualprognose*. Heidelberg: Kriminalistik-Verlag.
- Bock, M. (2007). *Personale Prävention und ihre kriminaldiagnostischen Grundlagen*. Vortrag anlässlich des Präventionstages in Wiesbaden am 19. Juni 2007.
- Bode, H.-J. & Meyer-Gramcko, F. (2007). *Überforderung des Kraftfahrers*. Bonn: Deutscher Anwaltverlag.
- Bode, H.-J. & Winkler, W. (2000). *Fahrerlaubnis: Eignung – Entzug - Wiedererteilung*. Bonn: Deutscher Anwaltverlag.
- Boers, K. (2009). Die kriminologische Verlaufsforschung. In: Schneider, H.-J. (Hrsg.), *Internationales Handbuch der Kriminologie, Band 2: Besondere Probleme der Kriminologie*. (S. 577-616). Berlin: de Gruyter.
- Brandenstein, M. & Kury, H. (2005). Die Verkehrsdelinquenz im Spannungsfeld von Recht, Medien und Verhaltensgewohnheiten. *Neue Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, (5), S. 225-231.
- Buchhardt, I. (2007). *Grundriss Fahrerlaubnisrecht für Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner*. Bonn: Kirschbaum-Verlag.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2007). *Begutachtung der Fahreignung 2006*.
http://www.bast.de/cln_016/nn_42244/DE/Presse/Pressemitteilungen/Downloads/presse10-2007,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/presse10-2007.pdf, Zugriff am 20.07.2009.

- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.)(2000). *Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirates für Verkehrsmedizin des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und des Bundesministeriums für Gesundheit*. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M115, Bergisch Gladbach: NW Wirtschaftsverlag.
- Bundesministerium des Inneren und Bundesministerium der Justiz (Hrsg.) (2006). *2. periodischer Sicherheitsbericht*. Berlin. www.bmj.bund.de
- Claessens, D. (1965). Verkehr auf der Straße als Anpassungsproblem in der modernen Gesellschaft. *Fahreignung und Verkehrssicherheit*, 15, S. 5-7.
- Dilling, H., Mombour, W. & Schmidt, M.H. (Hrsg.)(1991). *Internationale Klassifikation psychischer Störungen. ICD10 V(F) Klinisch-diagnostische Leitlinien*. Bern: Huber.
- Dohm, P. (1999). *Verkehrsdelinquenz – Eine Analyse kategorieller Daten unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Kosten*. Holzkirchen: Felix.
- Dölling, D. & Laue, C. (2009). Gewaltdelinquenz, In: Kröber, H.-J., Dölling, D., Leygraf, N. & Sass, H. (Hrsg). *Handbuch der forensischen Psychiatrie. Band 4: Kriminologie und Forensische Psychiatrie*. Heidelberg: Steinkopff.
- Ecker-Eckhofen, R. von (1966). Sozialpsychologische Aspekte der Verhaltensmotivation hinter dem Steuer. *Medizinisch-Psychologisches Institut beim TÜV Stuttgart e.V. – Mitteilungsblatt*, 16, S. 38-39.
- Elz, J. (2002). *Legalbewährung und kriminelle Karrieren von Sexualstraftätern – Sexuelle Gewaltdelikte*. Kriminologische Zentralstelle: Wiesbaden.
- Erl-Knorr, P. & Wicke, T. (2002). *Straftäter in der Fahreignungsbegutachtung*. Vortrag anlässlich des BDP-Kongresses vom 12.-14.09.2002 in Regensburg.
- Feltes, T. (2006). *Gewalt durch Minderjährige im öffentlichen Raum?* Vortrag am 19.10.2006 im Rahmen der Jahrestagung der Deutschen

Gesellschaft gegen Kindesmisshandlung und –vernachlässigung,
Ruhr-Congress Bochum.

Feltes, T. (2007). *Kriminologischer Kommentar: Verkehrsdelikte*. Power Point Präsentation zur Vorlesung Kriminologie II am Lehrstuhl für Kriminologie, Kriminalpolitik und Polizeiwissenschaft der RUB.

Flade, A. (1994). *Mobilitätsverhalten*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.

Geiger, H. (2008). *Die Fragestellung für die Erstellung von Fahreignungsgutachten*. *Straßenverkehrsrecht*, 8 (11), S. 405-408.

Göppinger (1983). *Der Täter in seinen sozialen Bezügen. Ergebnisse aus der Tübinger Jungtäter-Vergleichsuntersuchung*. Unter Mitarbeit von M. Bock, J.-M. Jehle & W. Maschke. Berlin: Springer

Göppinger, H. (2008). *Kriminologie*. München: Beck.

Grewe, G. (2005). *Straßenverkehrsdelinquenz und Marginalität: Untersuchungen zur institutionellen Regelung von Verhalten*. Frankfurt/Main: Peter Lang.

Grohmann, Peter (2002) *Aggressives Fahren aus verkehrsrechtlicher Sicht*. *VD-online*.

Heegner, F. (1961). *Untersuchungen zur Verkehrsdelikt-Belastung bei mehrfach rückfälligen Straftätern*. Hochschulschrift an der Ludwig-Maximilians-Universität München.

Hoff, H. & Kryspin-Exner, K. (1962). *Persönlichkeit und Verhalten des alkoholisierten Verkehrsteilnehmers*. *Blutalkohol*, 2(8), S. 323-336.

Jacobshagen, W. & Utzelmann, H.-D. (1996). *Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtungen bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand: empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und zu deren diagnostischen Elementen*. Forschungsberichte des Verbands der Technischen Überwachungsvereine Nr. 178, Köln: Verlag TÜV Rheinland.

Kaiser, G. (1970). *Verkehrsdelinquenz und Generalprävention*. Tübingen: J.C.B. Mohr.

- Kerner, H.-J. (Hrsg.)(1991). *Kriminologie-Lexikon*. Heidelberg: Kriminalistik-Verlag.
- Kerner, H.-J. (1992). Alkohol und Kriminalität, In: Frank, C. & Harrer, G. (Hrsg). *Kriminalprognose. Alkoholbeeinträchtigung – Rechtsfragen und Begutachtungsprobleme*. Berlin: Springer.
- Knappe, U. (2009). Auswirkungen demographischer Entwicklungen auf die Verkehrssicherheitslage am Beispiel des Verkehrsunfallrisikos der „Generation 65+“ – Teil1. *Polizei, Verkehr + Technik*, 54, S. 82-85.
- Köbel, R. (1997). *Rücksichtslosigkeit und Gewalt im Straßenverkehr: eine kriminologisch-strafrechtliche Untersuchung*. Frankfurt/Main: Lang.
- Krüger, H.-J., Dölling, D., Leygraf, N. & Sass, H. (Hrsg.)(2009). *Handbuch der forensischen Psychiatrie. Band 4: Kriminologie und Forensische Psychiatrie*. Heidelberg: Steinkopff.
- Krüger, H.-L. & Paar, C. (2009). Klinisches Erscheinungsbild und psychiatrische Aspekte der Eigentums- und Vermögensdelinquenz, In: *Krüger, H.-J., Dölling, D., Leygraf, N. & Sass, H. (Hrsg). Handbuch der forensischen Psychiatrie. Band 4: Kriminologie und Forensische Psychiatrie*. Heidelberg: Steinkopff.
- Kroj, G. (Hrsg.) (1995). *Psychologisches Gutachten Kraftfahreignung*. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.
- Krüger, H.-P. (Hrsg). (2009). Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie. *Enzyklopädie der Psychologie: Verkehrspsychologie - Band 2*. Göttingen: Hogrefe
- Kürti, K. (1999). Anspruch und Wirklichkeit der Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Vorfeld der neuen Fahrerlaubnis, *Jahrbuch Verkehrsrecht*, 2, S.307-317.
- Kunkel, E. (1975). *Fahrerfahrung – Lebensalter – Fahreignung*. Köln: TÜV Rheinland GmbH.
- Kunkel, E. (1975). *Kriminalität und Fahreignung*. Köln: TÜV Rheinland GmbH.

- Lamnek, S. (1979). *Theorien abweichenden Verhaltens*. München: Wilhelm Fink Verlag.
- Laub, G. & Brenner-Hartmann, J. (2001). Die Begutachtungsstelle für Fahreignung (BfF) – Aufgaben und Arbeitsweise. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, Heft 1, S. 16-27.
- Middendorff, W. (1972). *Beiträge zur Verkehrskriminologie*. Bielefeld: Verlag Ernst und Werner Giesecking.
- Mischkowitz, R. (1993). *Kriminelle Karrieren und ihr Abbruch*. Bonn: Forum Verlag Godesberg.
- Moser, L. (1974). *Das Bild des Vielfachtäters im Straßenverkehr*. Schlußbericht zur Auswertung der Vielfachtäterkartei. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Moser, L. (1983). Kriminalität und Verkehrssicherheit. *Blutalkohol*, 20(6), S. 465-469.
- Müller, A. & Weiler, C. (1987). Ergebnisse einer Untersuchung über Alkoholiker als Krafffahrer. Zugleich ein Beitrag zum Problem der Dunkelziffer bei Trunkenheitsfahrten. *Blutalkohol*, 24(3), S.109-125.
- Oswald, W.D. (1971). *Persönlichkeit und Krafffahreignung*. Stuttgart: Enke.
- Piesker, H. (2002) Fahrerlaubnis und allgemeine Kriminalität. *Verkehrsdienst*, 10, S. 265-267.
- Rasch, W. (1999). *Forensische Psychiatrie*. Stuttgart: Kohlhammer.
- Sass, H. & Herpertz, S. (2009). Forensisch-psychiatrische Aspekte der Gewaltdelinquenz, In: Kröber, H.-J., Dölling, D., Leygraf, N. & Sass, H. (Hrsg). *Handbuch der forensischen Psychiatrie. Band 4: Kriminologie und Forensische Psychiatrie*. Heidelberg: Steinkopff.
- Schlag, B. (1989). Psychologische Aspekte riskanten Verkehrsverhaltens. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, Bd. 2, S. 254-257.
- Schöch, H. (1971). Verkehrsdelinquenz und allgemeine Kriminalität. *Neue Juristische Wochenschrift*, 24(42), S. 1857-1863.

- Schubert, W., Schneider, W., Eisenmenger, W. & Stephan, E. (Hrsg.)(2005). *Begutachtungs-Leitlinien zur Krafftahreignung - Kommentar*. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Schubert, W. & Mattern, R. (Hrsg.)(2009). *Beurteilungskriterien*. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Schumann, H.-H. (1965). Die Vorstrafen der Fahruntüchtigen. *Blutalkohol*, 3(1), S. 19-24.
- Schwind, H.-D. (2006). *Kriminologie: Eine praxisorientierte Einführung mit Beispielen*. Heidelberg: Kriminalistik Verlag.
- Seipel, C. (1997). Persönlichkeit oder Kontext? – Die „General Theory of Crime“ und ihr Beitrag zur Erklärung von Verkehrsdelinquenz. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen*, Heft M 93, S. 191-202.
- Statistisches Bundesamt (2009). *Strafverfolgungsstatistik 2007*. Statistisches Bundesamt, Fachserie 10, Reihe 3.
- Stelly, W. & Thomas, J. (Hrsg.)(2001). *Einmal Verbrecher – immer Verbrecher?* Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Stephan, E. (1992). Naturwissenschaftlich-psychologische Verhaltensprognose und Wagniswürdigung in der Eignungsbeurteilung. *Deutsches Autorecht*, S. 1-7.
- Streich, H. (1960). Aufgaben und methodische Gesichtspunkte der Verkehrspsychologie. *Medizinisch-Psychologisches Institut beim TÜV Stuttgart e.V. – Mitteilungsblatt*, 9, S. 10-14.
- Streich, H. (1960). Kriminologie der Verkehrsdelikte. Bericht über die 10. Tagung der Kriminalbiologischen Gesellschaft in Tübingen. *Medizinisch-Psychologisches Institut beim TÜV Stuttgart e.V. – Mitteilungsblatt*, 9, S. 21-27.
- Streich, H. (1961). Die Straße als Aufgaben und Ausdrucksfeld. *Medizinisch-Psychologisches Institut beim TÜV Stuttgart e.V. – Mitteilungsblatt*, 10, S. 14-23.

- Streich, H. (1965). Konfliktbereitschaft im Straßenverkehr. *Medizinisch-Psychologisches Institut beim TÜV Stuttgart e.V. – Mitteilungsblatt*, 15. S. 21-27.
- Verrel, T. & Rüter, W. (2008). *Dunkelziffer und Kriminalitätsanalyse*. Projekte und Präsentation anlässlich der 4. Bonner Wirtschaftsnacht am 04. Juli 2008.
- Villmow, B. (1977). *Schwereinschätzung von Delikten*. Berlin: Duncker & Humblot.
- Weibrecht, C. (2003). *Zweifel an der Fahreignung aus Sicht des Verordnungsgebers*. 41. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2003. Hamburg: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft.
- Weinand, M. & Undeutsch, U. (1996). Verkehrsauffällige Straftäter - Begutachtung und Rehabilitation. *Bewährungshilfe*, 43(2), S. 99-116.
- Wendlinger, Georg (2006) Ermessensausübung bei der Überprüfung der charakterlichen Fahreignung. *VD-online*.
- Zuzan, W.-D. & Ruby, M. (1986). *Blutalkohol*, 23(4), S. 280-288.

Selbständigkeitserklärung

Ich erkläre, dass ich die unter der Betreuung von Herrn Dr. Thomas Wagner angefertigte vorliegende Masterarbeit selbständig verfasst habe. Andere als die angegebenen Hilfsmittel wurden von mir nicht benutzt. Alle angeführten Zitate wurden kenntlich gemacht.

Cottbus, 26.02.2010

Maria Küch