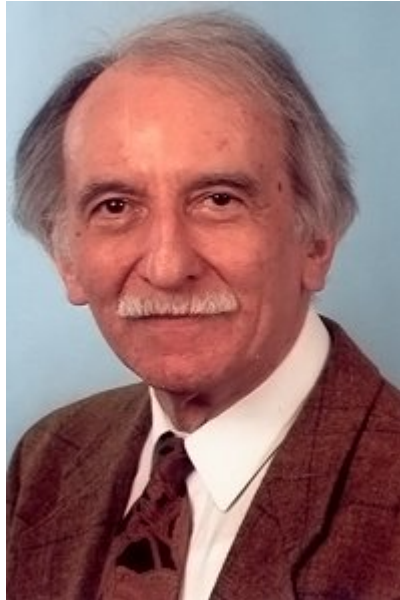


Sanktionen im Straßenverkehr

Interview mit dem Kriminologen Prof. Dr. Helmut Kury, Universität Freiburg



Kriminologe Prof. Dr. Helmut Kury,
Universität Freiburg

ACE-Online: Unfälle, die auf eine zu hohe Geschwindigkeit zurückgeführt werden können, stellen ein ernst zu nehmendes Problem dar. Kann allein die Drohung mit härteren Strafen den Druck aufs Gaspedal mindern?

Helmut Kury: Aus der kriminologischen Forschung, auch im Bereich Straßenverkehr, weiß man, dass eine Strafandrohung alleine relativ wenig Wirkung zeigt. Vor allem verpufft die Wirkung nach relativ kurzer Zeit, wenn nicht intensiv genug kontrolliert wird, ob die Regel eingehalten wird. Wichtig ist deshalb vor allem, die Kontrolldichte und damit die Wahrscheinlichkeit, bei Verkehrsverstößen erwischt zu werden, zu erhöhen. Die Autofahrer müssen, im Gegensatz zur gegenwärtigen Situation wissen bzw. die Erfahrung machen, dass die Wahrscheinlichkeit, bei einer Regelübertretung erwischt und sanktioniert zu werden, hoch ist. Gegenwärtig ist die Wahrscheinlichkeit, bei einer Regelübertretung im Straßenverkehr erwischt zu werden, ausgesprochen niedrig.

ACE-online: Schon heute gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahn als Idealgeschwindigkeit. Wer mit höherem Tempo einen Unfall verursacht wird bestraft. Haben Sie den Eindruck, dass sich Autofahrer dieser Tatsache bewusst sind, obwohl kein generelles Tempolimit besteht?

Helmut Kury: Die Praxis zeigt, dass sich offensichtlich nur ein Teil der Autofahrer dieser Tatsache bewusst ist. Gerade "problematische" Autofahrer, die zweifellos nur eine Minorität darstellen, setzen sich offensichtlich über diese Regeln hinweg. Sie gehen davon aus, dass sie so sichere und geübte Autofahrer sind, dass sie keine Unfälle verursachen werden. Hier besteht auch die Gefahr einer Selbstüberschätzung der eigenen Fahrtüchtigkeit.

ACE-online: So genannte "Raser-Unfälle" finden schnell ihren Platz in den Schlagzeilen der Medien. Finden diese Unfälle wirklich so häufig statt?

Helmut Kury: Das Problem der "Raser" besteht nicht nur darin, dass sie eine höhere Unfallwahrscheinlichkeit verursachen – vor allem auch, was schwere Unfälle betrifft – sondern dass sie insbesondere auch den Stress im Straßenverkehr nicht nur bei sich, sondern auch den anderen Autofahrern deutlich erhöhen. Durch den erhöhten Stress im Straßenverkehr können auch indirekt weitere Unfälle ausgelöst werden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung, etwa auf 130 km/h, würde nicht nur die Sicherheit auf Autobahnen erhöhen, sondern auch den im Straßenverkehr vorherrschenden Stress für so gut wie alle Autofahrer reduzieren.

ACE-Die Ankündigung, die Bußgelder für Verstöße im Straßenverkehr zu erhöhen, hat für eine rege **online:** Diskussion gesorgt. In Ihren kriminologischen Untersuchungen weisen Sie nach, dass die Schwere der zu erwartenden Strafe offenbar keine direkte Auswirkung auf die Straffälligkeit hat. Lässt sich dieses Resumé auch auf Verkehrsdelikte übertragen?

Helmut Die Schwere der zu erwartenden Strafe allein hat kaum eine Auswirkung auf regelwidriges Verhalten, **Kury:** vor allem offenbar nicht bei der Gruppe von "Tätern", für die diese harten Strafen gedacht sind. Hinzu kommen muss eine hohe Wahrscheinlichkeit, bei einer Regelübertretung auch wirklich erwischt zu werden und vor allem auch, dass man schon in kurzer Zeit nach Begehung derselben sanktioniert wird. Gerade im Straßenverkehr weiß jeder Autofahrer, dass die Wahrscheinlichkeit, bei einer Regelübertretung – etwa zu hoher Geschwindigkeit auf Autobahnen oder zu dichtem Auffahren auf das vorausfahrende Fahrzeug – erwischt zu werden, ausgesprochen niedrig ist. Wer zu schnell fährt, wird nur in den seltensten Fällen dabei erwischt und bestraft, es sei denn, er verursacht einen Unfall. Strafverschärfungen verlieren in diesem Kontext ihre Wirkung weitgehend, werden sie nicht mit einer Erhöhung der Kontrollintensität verbunden. Der Autofahrer muss nicht nur wissen bzw. "lernen", dass er im Falle, dass er erwischt wird, schmerzlich bestraft wird, sondern dass die Gefahr, dass er erwischt wird, auch hoch ist.

ACE-Im europäischen Aktionsprogramm für die Verkehrssicherheit wird vorgeschlagen, die Strafen für **online:** Verkehrssünder in den Ländern der Europäischen Gemeinschaft anzugleichen. Halten Sie dieses Vorhaben angesichts der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen für sinnvoll?

Helmut Bei der gegenwärtigen und zunehmenden Mobilität in Europa ist es durchaus sinnvoll, die Strafen für **Kury:** Verkehrssünder in den Ländern der EU anzugleichen. Dass muss jedoch nicht bedeuten, dass einzelne Länder bzw. Regionen in Abhängigkeit von speziellen Verkehrsinfrastrukturen auch individuelle zusätzliche Lösungen angehen.

ACE-Österreich und die Schweiz haben schon vor längerer Zeit höhere Strafen für Alkoholsünder **online:** angekündigt. In welchen Bereichen sehen Sie in Deutschland besonderen Handlungsbedarf?

Helmut Bei der gegenwärtigen und noch zunehmenden Verkehrsdichte in Deutschland ist vor allem ein **Kury:** dichteres Kontrollnetz erforderlich. Wie ausgeführt, bringt eine Strafandrohung nur dann wirklich etwas, wenn die Einhaltung der Vorgaben auch wirklich kontrolliert wird. Die Wahrscheinlichkeit, mit Alkohol im Straßenverkehr erwischt zu werden, ist, wenn man kein auffälliges Verkehrsverhalten zeigt bzw. etwa gar einen Verkehrsunfall verursacht, ausgesprochen niedrig. Wird man mit einem zu hohen Alkoholpegel erwischt, sind die Sanktionen bei uns in Deutschland weitgehend ausreichend. Die Androhung von – auch schweren – Sanktionen verpuffen weitgehend, wenn nicht regelmäßige und intensive Kontrollen durchgeführt werden, die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, nicht relativ hoch ist.

ACE-Wenn schärfere Sanktionen nur eine begrenzte Wirksamkeit versprechen – was halten Sie für **online:** angemessene Maßnahmen, um die Zahl von Verkehrsdelikten zu reduzieren?

Helmut Der Autofahrer sollte das subjektive Empfinden haben, dass eine Überwachung der Verkehrsregeln **Kury:** überall und jederzeit stattfinden kann. Die Wahrscheinlichkeit, bei einer Verkehrsübertretung erwischt zu werden, muss deutlich erhöht werden. In Deutschland ist es, wie Beispiele zeigen, etwa auch heute noch möglich, dass einzelne Autofahrer jahrelang ohne Führerschein fahren, ohne dass sie dabei erwischt werden. Alkoholfahrten, bei denen es nicht zu Unfällen bzw. deutlich auffälliger Fahrweise kommt, werden nur in den wenigsten Fällen von der Polizei entdeckt. Rasen darf nicht mehr als Kavaliärsdelikt angesehen werden. Wichtig ist es auch, sich auf "Problemautofahrer", das bedeutet solche, die vermehrt Auffälligkeiten im Straßenverkehr zeigen, zu konzentrieren. Vielfach handelt es sich hierbei um junge, vor allem männliche, Verkehrsteilnehmer. Hier könnten etwa auch Nachschulungsprogramme bzw. die vorübergehende Entziehung der Fahrerlaubnis weiterhelfen.

ACE-Ein besonderes Problem stellen die Wiederholungstäter dar. Mit welchen Maßnahmen kann diese **online:** Gruppe zur Vernunft bewegt werden?

Helmut Bei Wiederholungstätern sollte genau geprüft werden, worin die Ursache liegt, dass sie **Kury:** Verkehrsregeln immer wieder (schwer) missachten, auch welche Regeln missachtet werden. Entsprechend sollten ihnen Auflagen gemacht werden, die hinter dem inakzeptablen

Verkehrsverhalten liegende Problematik zu bearbeiten, etwa durch Nachschulungskurse. Bei wiederholten Verstößen sollten merkbare Sanktionen verhängt werden, etwa Geldstrafen oder Entzug der Fahrerlaubnis. Wie erwähnt, hilft das aber nur weiter, wenn die Wahrscheinlichkeit, Verstöße zu entdecken, deutlich erhöht wird.