

UWE SCHEFFLER

Viel hilft viel?
– Bemerkungen zur Gesetzgebung am Beispiel
von § 24a StVG –*)

Does only quantity matter?
– Comments on the legislation with reference
to § 24a StVG –*)

Die „Halbwertzeiten“ von Gesetzen, nicht zuletzt von Straf- und Bußgeldvorschriften, werden in den letzten Jahrzehnten immer kürzer. Mitunter erhalten Vorschriften Fassungen, für die kaum noch Zeit bleibt, sie in die gängigen Gesetzessammlungen aufzunehmen und in Kommentaren zu erläutern. So ist auch § 24a StVG innerhalb kurzer Zeit mehrfach geändert worden: Durch Gesetze vom 27. und 28. April 1998 wurden zunächst – neben der hier nicht interessierenden Möglichkeit der Verwertung von Atemalkoholmessungen – sowohl die sogenannte „0,5-Promille-Grenze“ für Alkohol im Straßenverkehr als auch die – scherzhaft so bezeichnete – „0,0-Promille-Regelung“ für Drogen am Steuer beschlossen. Konsequenz war, daß – noch dazu infolge differenzierter Regelungen zum Inkrafttreten – am 1. Mai, am 9. Mai und am 1. August 1998 jeweils Neufassungen von § 24a StVG rechtswirksam wurden¹⁾ – eine, mit HENTSCHEL gesprochenen, „dem Bürger kaum verständliche Novellierungsweise“²⁾! Seit dem 1. April 2001 sind nun die Rechtsfolgen der „0,5-Promille-Regelung“ deutlich verschärft worden. Mit dieser neuerlichen Änderung von § 24a StVG will ich mich im folgenden aus gesetzgeberischer Sicht beschäftigen.

I. 1. Nun mag man einwenden, daß dieses Beispiel als Beleg für permanente Gesetzesänderungen insofern schlecht gewählt ist, als es zwischenzeitlich einen Wechsel der Bundesregierung gegeben hat und die 98er Regelungen damals zwischen Koalition und Opposition höchst umstritten waren. Dieser Einwand ist nicht ganz unberechtigt, trägt aber einem Umstand, der mich hier besonders interessiert, keine Rechnung: Rechtsänderungen – jedenfalls im Bereich des Straf- und Strafverfahrensrechts – bewegen sich seit nunmehr bald 30 Jahren nur noch auf einer Einbahnstraße, nämlich hin zu mehr repressivem Strafrecht und weg von den bürgerlichen Freiheitsrechten³⁾. Der seit Jahrhunderten, zumindest seit der Peinlichen Gerichtsordnung Kaiser Karls V. von 1532 zu beobachtende Zusammenhang, daß ein Mehr an Zivilisation, ein Mehr an Kultur mit einem Weniger an Strafrecht Hand in Hand geht – und umgekehrt, Stichwort NS-Zeit –, scheint nicht mehr zu bestehen. Oder, falls es den Zusammenhang doch noch gibt, wäre Bezeichnendes über den Zustand unserer Zivilisation gesagt.

Wirft man einen Blick in die der 98er Gesetzesfassung vorausgehenden Materialien,

*) Herrn Prof. Dr. JOACHIM GERCHOW, Mitbegründer und langjähriger medizinischer Schriftleiter des BLUTALKOHOL, zum 81. Geburtstag am 26. 06. 2002 in herzlicher Verbundenheit gewidmet.

Dieser Beitrag ist eine leicht überarbeitete, mit Fußnoten versehene Fassung eines Vortrages, den ich auf dem 6. Wissenschaftlichen Symposium über Alkohol/Drogen und Verkehrseignung in Hamburg (vgl. BA 2001, 363) zu Ehren von Herrn GERCHOW gehalten habe. (Die Beiträge dieses Symposiums erscheinen in der Schriftenreihe des Instituts für Rechtsmedizin Hamburg.)

insbesondere in die Plenarprotokolle des Bundestages, sieht man einen Streit zwischen zwei Lagern: Auf der einen Seite die damalige Regierungskoalition aus CDU/CSU und FDP, die es genauso eifrig bei der „0,8-Promille-Grenze“ für Alkohol im Straßenverkehr belassen wie das absolute Drogenverbot am Steuer einführen wollte, auf der anderen Seite die drei Oppositionsparteien SPD, Bündnis 90/Grüne und PDS, die die „0,8-Promille-Grenze“ vehement angriffen und den Drogenplänen der Regierung zumindest äußerst distanziert gegenüberstanden. Die Debatten im Bundestag wurden – wie leider so häufig – weniger durch Sachargumente als durch billige Polemik, verbunden mit schulbubenartigen Zwischenrufen, geprägt. Letztendlich warfen sich beide Seiten „Klientelpolitik“ vor⁴⁾: Den „Linken“ war nach Meinung der CDU/CSU die geplante Drogenvorschrift ein „Dorn im Auge“, wollten sie eigentlich sogar „die Freigabe von Rauschmitteln“ überhaupt⁵⁾; die „Rechten“, als „Winzer- und Hopfenfraktion“⁶⁾, als „Leittrinker“⁷⁾ gescholten, schützten, so die Replik, den „Thekenstandort Deutschland“⁸⁾, die „Alkohollobby“⁹⁾.

Die Ablehnung der neuen Vorschriften ging weit: Ein absolutes Drogenverbot am Steuer war zwar nach Meinung aller grundsätzlich richtig; der später Gesetz gewordene Entwurf sei jedoch, so die SPD, nicht „handwerklich sauber und an den wissenschaftlichen Ergebnissen orientiert“¹⁰⁾, er sei für die „Praxis nicht handhabbar“¹¹⁾ und müsse „nachgebessert“ werden¹²⁾. Von seiten der Grünen wurde ergänzend eingewandt, der Entwurf baue insoweit einen „Popanz“ auf¹³⁾; er sei „unbrauchbar, um die Verkehrssicherheit zu verbessern“¹⁴⁾. Es würde „aus ideologischen Gründen ... eine Stellvertreterdiskussion geführt über Drogen und Straßenverkehr, die an Doppelmoral nicht zu überbieten“ sei¹⁵⁾. Der Entwurf sei „Stimmungsmache, anstatt sich der wirklichen Probleme und der Gefahrenabwehr anzunehmen“¹⁶⁾. Er sei, wurde von der PDS assistiert, „hanebüchen“¹⁷⁾. Deshalb gehöre er „in den Papierkorb und sonst nirgendwohin“¹⁸⁾. Was die Sanktionierung von Alkohol am Steuer angeht, war selbst die Absenkung auf 0,5 Promille ohne Fahrverbotsandrohung für die SPD „halbherzig“¹⁹⁾ und „verwirrend“²⁰⁾, für andere ein „fauler Kompromiß“²¹⁾ – aber damit doch wohl wenigstens besser als gar nichts ...

Die gewichtigsten sachlichen Argumente der „Linken“, die aufgrund der damaligen Mehrheitsverhältnisse letztendlich im Gesetzgebungsverfahren unterlagen, sind rasch aufgezählt: Aufgrund der vielen Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluß, vor allem mit Verletzten und Toten, müsse die „Promillegrenze“ mindestens auf 0,5 Promille herabgesetzt werden, und zwar mit allen Konsequenzen, namentlich einem Fahrverbot²²⁾. Gegen das absolute Drogenverbot wurde sachlich immer wieder eingewandt, daß bei vielen Drogen die Wirksamkeitsdauer und die Nachweisdauer nicht übereinstimmten²³⁾ und nicht zuletzt deshalb eine „krasse Ungleichbehandlung“ von Alkohol und Drogen am Steuer eingeführt werde²⁴⁾.

Als dann – nur wenige Wochen nach Inkrafttreten der bisher vorletzten Fassung von § 24a StVG – die Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen stattfanden, wurde sogleich in den Koalitionsvertrag aufgenommen²⁵⁾, daß der nach einem Vorschlag des Rechtsausschusses Gesetz gewordene Kompromiß im Alkoholbereich, also die Einführung der „0,5-Promille-Grenze“, aber ohne Fahrverbot, gekippt werden müßte. Von einer Abschaffung oder Nachbesserung der Drogenvorschrift, obwohl doch angeblich nicht handhabbare Stimmungsmache, war jedoch nicht mehr die Rede.

Bekanntlich macht die neue Koalition insoweit ihre Schularbeiten recht schnell, so daß

wir nun seit dem 1. April 2001 das Fahrverbot schon bei Verstoß gegen die „0,5-Promille-Regelung“ kennen und die „0,8-Promille-Grenze“ abgeschafft ist.

Im Gesetzesentwurf wurde dies vor allem damit begründet, daß die „Bewehrung der 0,5-Promille-Regelung mit einem Fahrverbot ... für eine effiziente Bekämpfung des Problems Alkohol im Straßenverkehr unverzichtbar“ sei²⁶). Was das Fahrverbot angeht, aber auch, was die gleichzeitig eingeführte Verdreifachung der angedrohten Geldbuße auf 3 000 DM betrifft, bestand deshalb, so wörtlich, „Anpassungsbedarf“ im Hinblick auf die neue Bußgeldvorschrift gegen Drogen im Straßenverkehr²⁷). Die vor kurzem noch als „unbrauchbar“ gescholtene, zumindest als nachbesserungsbedürftig kritisierte Drogenregelung als Orientierungsmaßstab zum einseitigen Abbau der konstatierten „krassen Ungleichbehandlung“?

2. Im Gesetzgebungsverfahren war gegen diese schnelle und weitere Verschärfung der Vorschriften gegen Alkohol am Steuer vor allem eingewandt worden, es solle doch vor einer neuerlichen Änderung, vor einer weitergehenden Verschärfung abgewartet werden, ob die letzte Verschärfung von 1998 nicht Früchte getragen habe²⁸). Hierzu sei jedoch mindestens ein Zeitraum von drei Jahren erforderlich. Und in der Tat deuten die ersten Indizien darauf hin, daß die neue Promillegrenze sogar sehr schnell griff: Schon im April 1999 teilte das Statistische Bundesamt mit, daß die Zahl der Alkoholunfälle 1998 um 13 % gesunken sei²⁹). Das Kraftfahrt-Bundesamt verkündete in seinem Jahrespressebericht 2000³⁰): „0,5-Promille-Grenze zeigt Wirkung“: Während sich vor Einführung der „0,5-Promille-Grenze“ die Anzahl der monatlich gemeldeten Alkoholstraftaten auf siebzehntausend belaufen hätten, seien es bis September 1999 monatlich nur knapp fünfzehntausend, was einer jährlichen Reduzierung um mehr als 10 % entspreche.

Mir geht es jetzt in keiner Weise darum, zu rechten, welcher Inhalt von § 24a StVG optimal sei. PÜSCHEL etwa hat im Verkehrsausschuß die „halbherzige Einführung“ des Gefahrgrenzwertes von 0,5 Promille 1998 kritisiert und das neue Gesetz gutgeheißen³¹), für den B.A.D.S. hat GROSSE die bleibende Diskrepanz zu § 316 StGB bedauert³²). Ich will beidem gar nicht unbedingt widersprechen, wengleich zu bemerken ist, daß eine differenzierte Sanktionierung bei unterschiedlich schwerem Unrecht im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht etwas völlig Normales ist. Jedenfalls sind 0,5 Promille wahrlich genug, und Fahren unter Drogeneinfluß gehört verboten – keine Frage.

Meine Kritik an der Neufassung der Norm ist, wie eingangs schon angedeutet, eine allgemeine, eine grundsätzliche Kritik. Wir erleben legislatorischen Eifer dann, aber nur dann, wenn es um Verschärfungen des materiellen Straf- oder Ordnungswidrigkeitenrechts oder um die Einschränkung von Rechten des Beschuldigten im Strafverfahren geht. Ist eine Restriktion erst einmal Gesetz – in unserem Beispiel: absolutes Drogenverbot im Straßenverkehr –, dann bleibt sie selbst dann aufrechterhalten, wenn die ursprünglichen Gegner dieses Gesetzes die parlamentarische Mehrheit erlangen. Und selbst wenn ein Gesetz sogar als Kompromiß wenigstens etwas verschärft wurde – „0,5-Promille-Regelung“ ohne Fahrverbot –, wird beim Regierungswechsel dennoch gleich wieder diese Verschärfung verschärft. Ob sich die ursprüngliche Verschärfung „bewährt“ hat, interessiert – trotz des Verhältnismäßigkeitsprinzips und des Grundsatzes „in dubio pro libertate“ – nicht. Ein Bewährungszeitraum wird nicht einmal abgewartet. Und für ein solches Abwarten gibt es offenbar auch keinen Grund: Hat sich ein Gesetz „bewährt“, so kann dies genauso als Legitimation zu einer Verschärfung herangezogen werden, wie auch dann,

wenn sich das Gesetz nicht „bewährt“ hat. Der Gesetzgeber verhält sich wie ein Arzt, der die Dosis eines Medikaments sowohl dann erhöht, wenn die Krankheit sich gebessert hat, als auch in dem Fall, daß das Befinden unverändert geblieben ist.

Diese Gesetzgebungstechnik kann genauso wie die Medikation eines Arztes im eben genannten Beispiel äußerst schädlich sein, und zwar nicht nur unter dem Gesichtspunkt, daß ein liberaler Rechtsstaat sich mit Reglementierungen möglichst weit zurückhalten soll, sondern auch deshalb, weil der vom Stammtisch her bekannte Gegenentwurf zum Verhältnismäßigkeitsprinzip, der Grundsatz: „Viel hilft viel!“, nicht trägt. Es ist mehr als fraglich, ob die Ausweitung eines Verbotes wirklich zur Akzeptanz dieses Verbotes beiträgt. Wenn dies der Gesetzgeber einfach so meint, dürfte er sich und seinen öffentlichen Einfluß in Zeiten zunehmender Politikverdrossenheit überschätzen.

Es droht vielleicht sogar Umgekehrtes: Geht der Gesetzgeber mit seinen Verboten zu weit, kann die Akzeptanz des gesamten Verbotes in Frage gestellt werden. So könnte – jedenfalls in den alten Bundesländern – die Einführung der „0,0-Promille-Regelung“ mit der wohl nicht allgemein gebilligten Konsequenz, schon mit einem Schluck Bier den Führerschein zu riskieren, das Trinken über die bisherige, weitgehend akzeptierte und respektierte Grenze fördern. Denn hier einzuhalten, gibt es ja dann keine Veranlassung mehr. Und Bestrafung riskiert man eh.

Wir haben zusätzlich bei unserer Promilleregung in § 24a StVG das Problem, daß wir das Verhalten einer anderen Klientel verbieten und sanktionieren, als wir eigentlich primär treffen wollen: Es geht doch vor allem um die fahrenden Trinker, die potentiellen Bruchpiloten u. U. weit jenseits der 1-Promille-Marke und weniger um die trinkenden Fahrer zwischen 0,5 und 0,8 Promille, die laut Statistik relativ wenig Unheil anrichten. „Alkohol im Straßenverkehr ist eine der Hauptunfallursachen“, begründet der Gesetzgeber demzufolge das Fahrverbot ab 0,5 Promille³³⁾ und zeigt damit, worum es geht: um ein „politisches Signal“³⁴⁾ gegen Trunkenheit am Steuer, um, so wörtlich, „positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt“³⁵⁾.

Ich hatte jedenfalls 1998 vermutet, daß die Herabsenkung der Promillegrenze – mit oder ohne Fahrverbot – hinsichtlich der Alkoholfahrten mit mehr als 1 Promille, also für die „Verkehrssicherheit insgesamt“, rein gar nichts bringen würde: Diese Fahrer, so meinte ich, würden von dem neuen Normbefehl überhaupt nicht berührt; wer schon die „0,8-Promille-Grenze“ ignoriert, den läßt deren Absenkung völlig kalt.

Sollte ich mich geirrt haben, so würde mich dies freuen. Zahlen für das Jahr 2000 weisen allerdings für einige Bundesländer, etwa Hamburg, wieder ein neuerliches Ansteigen der Alkoholunfälle mit Personenschäden aus³⁶⁾. So oder so hätte sich jedoch gezeigt, wie kompliziert der Wirkungszusammenhang von Normbefehl und Normadressaten sich darstellt. Aber gerade aus diesem Grund ist es nicht möglich, eine wirksame Gesetzesänderung linear weiterzurechnen. Die Aussage: „Je niedriger die Promillegrenze und je härter die Sanktionierung jeglicher Überschreitung, desto weniger Volltrunkene fahren Auto“, läßt sich aus dem – unterstellten – „Erfolg“ der „0,5-Promille-Grenze“ nicht einfach ableiten.

3. Dazu kommt ein verfassungsrechtliches Problem: Nach praktisch unbestrittener juristischer Ansicht unter Führung des Bundesverfassungsgerichts³⁷⁾ ist es ein unzulässiger Verstoß gegen die Menschenwürde, den einzelnen zu bestrafen, um andere zu beeindrucken³⁸⁾. Das wird im allgemeinen für die negative Generalprävention betont – wir dür-

fen nicht gegen einen kleinen Ladendieb fünf Jahre Freiheitsstrafe verhängen, um andere Langfinger abzuschrecken –, muß aber genauso für die positive Generalprävention gelten: Wir können nicht so ohne weiteres jemanden zur allgemeinen Bewußtseinsbildung, als „politisches Signal“ für andere bestrafen.

Zur Illustration zu alledem ein verblüffend paralleles Beispiel aus einem völlig anderen Bereich³⁹⁾: Ebenfalls 1998 trat eine neue Fassung von § 1631 Abs. 2 BGB in Kraft, wonach gleichfalls als Kompromiß zwischen „bürgerlichem“ und „linkem“ Lager ausdrücklich ausgesprochen wurde, daß jegliches Schlagen von Kindern durch die Erziehungsberechtigten unzulässig ist. Das elterliche Züchtigungsrecht galt damit als abgeschafft; die Übernahme des aus dem Strafrecht bekannten Terminus „körperliche Mißhandlung“ in die Vorschrift sollte klarstellen, daß selbst die erzieherisch motivierte „Ohrfeige“ nunmehr verboten war. Auch dieser Kompromiß wurde sogleich wieder mit dem Koalitionsvertrag zwischen SPD und den Grünen aufgekündigt⁴⁰⁾; noch im Jahre 2000 trat eine neue Fassung von § 1631 Abs. 2 BGB in Kraft, wonach Eltern nunmehr darüber hinaus auch jeder erzieherisch motivierte, noch kein Schlagen, keine Körperverletzung im strafrechtlichen Sinne darstellende „kleine Klaps“ verboten ist. Auch diese offenbar dringende Novellierung wurde mit der Notwendigkeit der „Bewußtseinsänderung“ in der Bevölkerung begründet⁴¹⁾, um schwere Kindesmißhandlungen, um Gewalt gegen Kinder einzudämmen⁴²⁾. Und auch hier erscheint mir doch höchst fraglich, inwieweit sich bewußt nach altväterlicher Sitte strafende oder gar affektiv draufschlagende Eltern vom neuen Postulat völliger Gewaltfreiheit im Kinderzimmer beeindrucken lassen dürften, oder ob nicht vielmehr der Normbefehl insgesamt durch eine Ausdehnung auf das wohl nicht nur für dieses Klientel mehr oder weniger normale und selbstverständliche Verhalten sogar an Akzeptanz verliert.

Mit großer Deutlichkeit zeigt sich jedoch vor allem die verfassungsrechtliche Problematik: Ein tiefer Eingriff in das durch Art. 6 Abs. 2 GG geschützte elterliche Erziehungsrecht zwecks „Bewußtseinsveränderung“ Dritter. Der kleine „Klaps“ als Reaktion darauf, daß das Kind bei Rot über die Ampel laufen will, ist nunmehr verboten und kann juristisch einige Konsequenzen haben. Nicht etwa, daß sich die antiautoritäre Erziehung als Leitidee durchgesetzt hätte: Der sicher repressivere „Stubenarrest“ etwa, eigentlich strafbare Freiheitsberaubung, soll eindeutig erlaubt bleiben⁴³⁾ – solange es nicht häufiger auftritt, möchte man sarkastisch hinzufügen, daß Eltern ihre Kinder in jahrelanger Dunkelhaft halten, dann geht’s wieder ans Bewußtseinsändern.

II. Zurück zum Thema – Ich fasse zusammen:

1. Schon aus kriminalpolitischen Gründen ist es fragwürdig, Strafrecht – und dazu gehört letztendlich auch das Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht – immer nur zu verschärfen. Dem populistischen Druck zu mehr und härteren Sanktionen muß auch mal durch die Zurücknahme von Strafrecht entgegengetreten werden können. Andernfalls würde insbesondere bei wechselnden Regierungskoalitionen und Parlamentsmehrheiten ein einseitiger Aufschaukelungsprozeß zu erwarten sein: Wer mal an der „Macht“ ist, kriminalisiert sogleich zusätzlich „Seins“ – und dabei bleibt es dann. Dem halte man auch nicht den Erfolg entgegen, den jüngst hier in Hamburg eine neue Partei mit populistischem Strafrechtsverschärfungsprogramm erreicht hat: Die alten Parteien haben selbst erst durch die beschriebene Kriminalpolitik der letzten Jahrzehnte den Stammtischen suggeriert,

man brauche mehr Strafrecht – und dort wählt man dann den, der davon besonders viel verspricht.

2. Aus rechtssoziologischer bzw. kriminologischer Sicht ist zu konstatieren, daß der Wirkungszusammenhang von (Straf-)Gesetzen äußerst komplex ist. Viel hilft eben nicht unbedingt viel. Ob ein Gesetz sich bewährt hat, bleibt vor einer neuerlichen Änderung abzuwarten; selbst ein erfolgreiches Gesetz darf nicht so einfach, weil offenbar der „richtige Weg“, weiter verschärft werden. Wie bei der ärztlichen Medikation lauern Risiken und Nebenwirkungen überall.

3. Schließlich ist es verfassungsrechtlich nicht unproblematisch, die Ahndung eines Verhaltens daran auszurichten, daß Dritte beeindruckt werden sollen. Mit anderen Worten: Ob Geldbuße, Fahrverbot oder Kriminalstrafe für die Überschreitung einer 0,0-, 0,3-, 0,5- oder 0,8-Promille-Grenze vorzusehen ist, hat sich am Unrechtsgehalt und am Gefährdungspotential genau dieser Alkoholisierung zu orientieren und nicht an dem von volltrunkenen Autofahrern. Dies schließt freilich nicht Überlegungen aus, wie sie unser verehrter Jubilar früh schon vor vielen Jahren im „Blutalkohol“ angeregt hat: GERCHOW führte aus, die Promillegrenze müsse unabhängig von der Frage der Fahrunsicherheit gering genug festgelegt sein, daß der Trinkende noch „sein Befinden im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit beurteilen kann“⁴⁴⁾, so niedrig, daß er das ihm „zur Verfügung stehende Informationsmaterial“ – z. B. die Zahl seiner Getränke – „noch klar und kritisch auswerten kann“⁴⁵⁾ – denn diese Vorfeldüberlegungen betreffen nicht Dritte, sind also legitim.

Zusammenfassung

Am Beispiel von § 24a StVG zeigt sich, daß mehrfache Gesetzesverschärfungen in relativ kurzer Zeit heutzutage leider keine Seltenheit mehr sind. Mit legislatorischem Eifer werden gesetzlich normierte Restriktionen noch enger gefaßt – ohne Zubilligung eines Bewährungszeitraumes für die bisher geltende Rechtslage. Diese „Viel-hilft-viel“-Praxis stimmt bedenklich, insbesondere die offensichtlich untergeordneten Rollen des Verhältnismäßigkeitsprinzips und des Grundsatzes „in dubio pro libertate“. Sie birgt zudem die Gefahr, daß ein Verbot durch seine allzu weitgehend empfundenen Verschärfungen an Akzeptanz verliert und letztendlich der Betroffene bestraft wird, um Dritten ein „politisches Signal“ zu setzen. Insofern sollte dem populistischen Druck nach Strafverschärfung durch Zurückhaltung entgegengetreten werden.

Schlüsselwörter

§ 24a StVG – Gesetzesverschärfung – Alkohol – Drogen – Promillegrenze – Generalprävention

Summary

As demonstrated by the example of § 24a StVG, the repeated tightening of the law in a relatively short space of time is, unfortunately, not the exception to the rule these days. With legislative eagerness, legally normed restrictions are tightened further, allowing no probation period for the legal position as it is known to date. This ‘does only quantity matter’ practice causes concern, in particular with regard to the obviously secondary importance of the principle of proportionality and the principle ‘in dubio pro libertate’. In addition there is the danger of a ban losing its acceptance as a result of the tightening being taken too far. This may result in the person affected being punished just to set a “political precedent” for a third party. Therefore the populist pressure for the increase of the penalty should be countered with more restrained measures.

Key words

§ 24a StVG – tightening of the law – alcohol – drugs – per mille limit – general prevention.

Fußnoten

- ¹⁾ Vgl. Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 27. April 1998 (BGBl. I, 795) und Art. 3 des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. April 1998 (BGBl. I, 810).
- ²⁾ Hentschel, NJW 1998, 2385.
- ³⁾ Näher Scheffler, GA 1995, 449 ff.
- ⁴⁾ Jung (CDU/CSU), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18489; Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), a. a. O., S. 18490.
- ⁵⁾ Börnsen (CDU/CSU), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08780; ähnlich von Stetten (CDU/CSU), BT-Plenarprotokoll 13/24 vom 09. 03. 1995, S. 01752.
- ⁶⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/24 vom 09. 03. 1995, S. 01754.
- ⁷⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/24 vom 09. 03. 1995, S. 01754.
- ⁸⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18480.
- ⁹⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18480.
- ¹⁰⁾ Oesinghaus (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08777.
- ¹¹⁾ Oesinghaus (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08778.
- ¹²⁾ Oesinghaus (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08778.
- ¹³⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08781; BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18481.
- ¹⁴⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08781.
- ¹⁵⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08781.
- ¹⁶⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08778.
- ¹⁷⁾ Enkelmann (PDS), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08783.
- ¹⁸⁾ Enkelmann (PDS), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08783.
- ¹⁹⁾ Streb-Hesse (SPD), BT-Plenarprotokoll 14/127 vom 26. 10. 2000, S. 12283.
- ²⁰⁾ Ferner (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18480.
- ²¹⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18481.
- ²²⁾ Ferner (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18479.
- ²³⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08781; Enkelmann (PDS), a. a. O., S. 08783; BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18485; Oesinghaus (SPD), a. a. O., S. 18487.
- ²⁴⁾ Oesinghaus (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18487; ähnlich Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), a. a. O., S. 18490; siehe auch Enkelmann (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08777; BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18485.
- ²⁵⁾ Abgedruckt in ZRP 1998, 485 ff. (492).
- ²⁶⁾ Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG), auszugsweise abgedruckt in BA 2000, 223 ff.
- ²⁷⁾ Ähnlich auch Streb-Hesse (SPD), BT-Plenarprotokoll 14/127 vom 26. Oktober 2000, S. 12282.
- ²⁸⁾ Siehe Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, BT-DrS 14/5132, S. 5 ff.; Lindner (CDU/CSU), BT-Plenarprotokoll 14/127 vom 26. Oktober 2000, S. 12284.
- ²⁹⁾ Märkische Oderzeitung vom 23. 04. 1999.
- ³⁰⁾ Auzugsweise abgedruckt in BA 2000, 499 f.
- ³¹⁾ BT-DrS 14/5132, S. 6.
- ³²⁾ Pressemitteilung Nr. 1/2001 des B.A.D.S. vom 12. 02. 2001.
- ³³⁾ Begr. StVRÄndG, BA 2000, 225.
- ³⁴⁾ Ferner (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18479.
- ³⁵⁾ Begr. StVRÄndG, BA 2000, 225.
- ³⁶⁾ Vgl. Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 30. 05. 2001, BA 2001, 275; Innenministerium des Landes Baden-Württemberg, BA 2001, 361.
- ³⁷⁾ Vgl. BVerfGE 28, 386 (391); 45, 187 (228).
- ³⁸⁾ Ausführlich hierzu Neuß, Der Strafzweck der Generalprävention im Verhältnis zur Würde des Menschen, 2001.
- ³⁹⁾ Ausführlich hierzu Scheffler, Der Staatsanwalt im Kinderzimmer?, in: Jahrbuch für Recht und Ethik 10 (2002) (erscheint demnächst).

⁴⁰⁾ Abgedruckt in ZRP 1998, 485 ff. (496).

⁴¹⁾ Begr. BT-DrS 14/1247, S. 7, 8; siehe auch Peschel-Gutzeit, FPR 2000, 232.

⁴²⁾ BT-DrS 14/1247, S. 1.

⁴³⁾ Siehe Begr. BT-DrS 13/1247, S. 7 f.; Bericht des Rechtsausschusses, BT-DrS 13/8511, S. 65.

⁴⁴⁾ Gerchow, BA 1968, 621.

⁴⁵⁾ Gerchow, BA 1968, 625.

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozeßrecht und Kriminologie
Große Scharnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)

The role of the drinking driver in traffic accidents
(THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein

R. F. Crowther, R. P. Shumate, W. B. Ziel, R. Zylman

1974:

Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

CENTER FOR STUDIES OF LAW IN ACTION
DEPARTMENT OF FORENSIC STUDIES
(formerly Department of Police Administration)

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US \$ 20,-

Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck