

ral deterrence. In: Laurell, H., Schlyter, F. (Hg.): Proceedings of the 15th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Vol. 1, May 22nd–26th 2000, Sweden, Stockholm.

Glitsch, E., Bornewasser, M., Dünkel, F. (2000): Trunkenheitsfahrten unter Berücksichtigung hemmender und bahnender Handlungsmotive. In: Egg, R., Geisler, C. (Hg.): Alkohol, Strafrecht und Kriminalität. Wiesbaden: Kriminologische Zentralstelle, S. 127–160.

Glitsch, E., Bornewasser, M., Dünkel, F., Geng, B., Lignitz, E., Philipp, K.-P. (2000): Alcohol and Traffic Delinquency: Psychological and criminological aspects of prevention and rehabilitation in Western Pomerania. In: Laurell, H., Schlyter, F. (Hg.): Proceedings of the 15th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Vol. 2, May 22nd–26th 2000, Sweden, Stockholm.

Gottfredson, M. R., Hirschi, T. (1990): A general theory of crime. Stanford: University press.

Himmelreich, K. (1997): Auswirkungen von Nachschulung und Therapie bei Trunkenheitsdelikten im deutschen Strafrecht. Deutsches Autorecht 66, S. 465–470.

Karstedt, S. (1993): Normbindung und Sanktionsandrohung. Eine Untersuchung zur Wirksamkeit von Gesetzen am Beispiel der Alkoholdelinquenz im Verkehr. Frankfurt a. M.: Lang.

Kraus, L., Bauernfeind, R. (1998): Repräsentativerhebung zum Gebrauch psychotroper Substanzen bei Erwachsenen in Deutschland 1997.

Krüger, H.-P. (1998) (Hg.): Fahren unter Alkohol in Deutschland. Stuttgart: Fischer.

Krüger, H.-P., Schöch, H., Vollrath, M., Löbmann, R. (1998): Die Auswirkung der Erhöhung der Promillegrenze: Quantitative Überprüfungen. In: Krüger, H.-P. (Hg.): Fahren unter Alkohol in Deutschland. Stuttgart: Fischer, S. 121–160.

Ostermann, S. (1987): Das Legalverhalten erstmals alkoholauffälliger Kraftfahrer in Baden-Württemberg. Freiburg: Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht.

Rosner, A. (1988): Alkohol am Steuer, Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung. Freiburg: Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht.

Rumpf, H. J., Hapke, U., Hill, A., John, U. (1997): Development of a screening questionnaire for the general hospital and general practices. Alcohol Clinical and Experimental Research 21, S. 894–898.

Schöch, H. (1991): Kriminologische und sanktionsrechtliche Aspekte der Alkoholdelinquenz im Verkehr. Neue Zeitschrift für Strafrecht 1, S. 11–17.

Schöch, H. (1998): Generalprävention und Fahren unter Alkohol. In: Krüger, H.-P. (Hg.): Fahren unter Alkohol in Deutschland. Stuttgart: Fischer, S. 161–185.

Stephan, E. (1984): Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 30, S. 28–33.

Stephan, E. (1986): Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttätern in den ersten zwei Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 32, S. 1–9.

Stephan, E. (1989): Die Nachschulung aus der Sicht des Psychologen. In: Deutscher Anwaltverein (Hg.): Verkehrsstrafrecht. Essen: Deutscher Anwaltsverlag.

Streng, F. (1999): Modernes Sanktionenrecht? ZStW 111, S. 827–862.

## Alkohol im Straßenverkehr

# Trunkenheit am Steuer und Kriminalpolitik in Schweden

Hanns von Hofer

Wenn es um den gesellschaftlichen Umgang mit Alkohol geht, ist Schweden immer ein interessanter Vergleichsfall, so auch bei den rechtlichen Reaktionen auf Alkohol im Straßenverkehr. Schon sehr früh wurden Trunkenheitsfahrten dort mit Entzug der Fahrerlaubnis und bald auch strafrechtlich sanktioniert. Doch auch bei der Suche nach alternativen Reaktionen und Behandlungsformen könnte Schweden wieder Vorreiter sein.

## Gesetzgebung

Im Jahr 1925 wurde die erste selbstständige Strafbestimmung für Trunkenheit am Steuer in Schweden eingeführt: Mit Geldstrafe konnte bestraft werden, wer ein Kraftfahrzeug unter offensichtlichem Alkoholeinfluss führte. Die Blutprobe wurde zehn Jahre später gesetzlich verankert und die ersten Promillegrenzen (0,8 und 1,5 Promille) kamen 1941, was bedeutete, dass die individuelle Fahruntüchtigkeit nicht mehr nachzuweisen war, sondern unwiderlegbar vermutet wurde (vergleichbar der deutschen Rechtsprechung zur absoluten Fahruntüchtigkeit). Heute ist die Trunkenheit am Steuer im *Strafgesetz für bestimmte Strassenverkehrsdelikte* (RGBl. 1951, Nr. 649) in den §§ 4 und 4a geregelt. Die untere Strafbarkeitsgrenze liegt seit 1990 bei 0,2 Promille Blutalkoholkonzentration (oder 0,10 Milliliter per Liter Atemluft) während oder nach der Fahrt und führt in der Regel zu einer Geldstrafe. In den übrigen skandinavischen Ländern liegt die untere Strafbarkeitsgrenze bei 0,5 Promille. Die Strafbarkeitsgrenze für schwere Trunkenheit am Steuer wurde 1994 von 1,5 auf 1,0 Promille (oder 0,50 Milliliter Atemluft) gesenkt und sie kann mit Gefängnis bis zu zwei Jahren bestraft werden. Strafbar ist auch, wer verbotene Drogen im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes eingenommen hat (mit Ausnahme von ärztlich verschriebenen Arzneimitteln), soweit diese während oder nach der Fahrt im Blut des Fahrers nachweisbar sind. Seit 1999 gilt in diesen Fällen die Nullgrenze, d.h. die individuelle Fahruntüchtigkeit braucht nicht nachgewiesen zu werden.

Neben der Hauptstrafe (s. unten) ist der Entzug des Führerscheins eine wichtige Nebenfolge der Trunkenheit am Steuer. Der Führerschein wird auf dem Verwaltungsweg zwischen einem Monat und drei Jahren entzogen (*Führerscheingesetz*,

RGBl. 1998, Nr. 488). In der Praxis wird eine proportionale Skala im Verhältnis zum gerichtlich festgestellten Promillewert angewendet. Beispielsweise führt ein Wert von 0,5 Promille im Regelfall zu einem sechsmonatigen oder ein Wert von 1,0 Promille zu einem zwölfmonatigen Entzug. Wird der Führerschein wegen schwerer Trunkenheit am Steuer entzogen, muss zu seiner Wiedererlangung u.a. ein ärztliches Attest beigebracht werden, das bestätigt, dass keine Alkoholprobleme vorliegen. Regelmäßig muss das Attest nach jeweils sechs bzw. zwölf Monaten nochmals erneuert werden. In besonderen Fällen, die an der Untergrenze zwischen 0,2 und 0,24 Promille liegen, kann anstelle des Führerscheinentzugs eine formelle Verwarnung ausgesprochen werden. Die vorläufige Entziehung des Führerscheins ist zulässig ebenso wie die Beschlagnahme des Fahrzeugs, um Rückfall vorzubeugen.

Untersuchungen über die Einstellungen der schwedischen Bevölkerung zur Trunkenheit am Steuer zeigen regelmäßig, dass die Befragten sie als ein ernst zu nehmendes Delikt auffassen. Auch die geltenden Promillegrenzen sowie die herrschende Bestrafungspraxis sind allgemein akzeptiert. In der skandinavischen Diskussion wird deshalb die schwedische Gesetzgebungsgeschichte der Trunkenheit am Steuer gern als ein illustratives Beispiel für die Doktrin der sogenannten positiven Generalprävention angeführt.

## Daten

Schaubild 1 und 2 beschreiben die Entwicklung von Trunkenheit am Steuer zwischen 1950 und 1999, so wie sie sich nach Daten aus der Polizeistatistik darstellt. Älteren Untersuchungen zufolge wird die Trunkenheit am Steuer in einem Viertel der Fälle durch polizeiliche Routinekontrollen

aufgedeckt, zur Hälfte im Zusammenhang mit Unglücksfällen oder auffälligem Fahrverhalten und im übrigen durch Tipps aus der Bevölkerung. Die Daten in Schaubild 2 sind standardisiert für den Bevölkerungszuwachs und die Kraftfahrzeugdichte (eine nicht ganz einwandfreie Methode, die hier aber dennoch genügen mag).

Es zeigen sich zwei markante Veränderungen. Die erste nach 1956, die andre nach 1993. Beide Veränderungen fallen zeitlich mit Gesetzesänderungen zusammen. Im Jahr 1957 wurde die Promillegrenze von 0,8 auf 0,5 Promille herabge-

setzt und im Jahr 1994 wurde unter anderem die Promillegrenze für die schwere Trunkenheit am Steuer von 1,5 auf 1,0 Promille gesenkt und gleichzeitig die Höchststrafe von ein auf zwei Jahre Gefängnis erhöht.

Wie systematische Auswertungen ergaben, können beiden Reformen kausale Effekte auf die Trunkenheit am Steuer zugeschrieben werden, auch wenn das Schaubild die Effekte grafisch übertreibt. Das Ende der 50er Jahre kennzeichnete nämlich noch ein steiles Ansteigen des Automobilbestandes. In den 90er Jahren erlebte

Schweden dagegen eine tiefe ökonomische Krise, die unter anderem das Verkehrsverhalten besonders der jüngeren Verkehrsteilnehmer beeinflusste. Das Verkehrsaufkommen nahm ab, was gleichzeitig eine Verminderung von Trunkenheitsdelikten mit sich brachte. Ausserdem veränderte die Polizei nach 1993 ihre Praxis mit Routinekontrollen, so dass etwa ein Drittel weniger Trunkenheitsdelikte aufgedeckt wurden.

Weiterhin fallen die Jahre 1963 und 1985 auf. Während für das Jahr 1985 bislang eine passende Erklärung fehlt, streikten im Jahr 1963 die Belegschaften der staatlichen Alkoholläden, was zu einer Beschränkung des Alkoholverbrauchs in der Bevölkerung führte. Positive Effekte zeigten sich damals nicht nur in der Gewaltstatistik, sondern auch in der Statistik über Trunkenheit am Steuer. Allgemein konnte mit Hilfe von Zeitreihenanalysen nachgewiesen werden, dass in Schweden ein positiver und statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen Veränderungen des Alkoholkonsums in der Bevölkerung und der Trunkenheit am Steuer besteht. Die Schätzungen besagen, dass ein Anstieg des Alkoholverbrauchs um zehn Prozent durchschnittlich mit einer Steigerung der Trunkenheit am Steuer in Höhe von sechs Prozent verbunden ist.

Forschungsberichten zufolge sind dagegen Effekte auf Strassenverkehrsunglücksfälle mit tödlichem Ausgang schwerer nachzuweisen. Auch kann nicht damit gerechnet werden, dass die Erhöhung der routinemässigen Atemtests, die in Schweden zwischen 1984 und 1993 von 600.000 auf 1,7 Millionen pro Jahr gesteigert wurden, präventiv gewirkt haben. Darauf deutet u.a. ein kontrollierter Versuch in fünf südschwedischen Bezirken Anfang der 90er Jahre hin. Damals wurde eine öffentliche Kampagne mit erhöhter Polizeiüberwachung und Kontrollen durchgeführt, um das subjektive Entdeckungsrisiko, selbstberichtete Trunkenheit am Steuer sowie Einstellungen zur Trunkenheit am Steuer zu untersuchen. Vergleiche mit ausgewählten Kontrollbezirken ergaben keine wesentlichen messbaren Unterschied und eine Beeinflussung der Unglücksrate war nicht festzustellen.

**Schaubild 1: Schwedische Polizeistatistik: Trunkenheit am Steuer, 1950–1999**



**Schaubild 2: Schwedische Polizeistatistik: Trunkenheit am Steuer, 1950–1999 pro 1 000 Kraftfahrzeuge/Einwohneranzahl**



## Täter, Sanktionen und Behandlung

Allgemein wird in Schweden damit gerechnet, dass durchschnittlich zwischen ein und zwei Fahrer pro 1.000 mit mindestens 0,2 Promille Blutalkoholkonzentration am Straßenverkehr teilnehmen. Weiterhin wird angenommen, dass ungefähr die Hälfte derer, die wegen Trunkenheit am Steuer entdeckt werden, ein riskantes Trinkverhalten oder direkt schädliche Alkoholgewohnheiten aufweisen. Auf der anderen Seite gilt jedoch, dass der festgestellte Promillewert generell keine Aussagekraft dafür hat, ob persönliche Alkoholprobleme vorliegen oder nicht. In einer groß angelegten Studie (KAPUBRA-Projekt) wurde auch deutlich, dass vor allem Personen, die mit Werten unter 1,0 Promille gefasst

werden, gewöhnlicherweise ihre Alkoholprobleme und den Bedarf an stützenden Maßnahmen unterschätzen. Unter den Tätern sind erwartungsgemäß jüngere Männer stark überrepräsentiert. Der Anteil der Frauen betrug ca. zehn Prozent.

Bis Anfang der 90er Jahre betrug der Anteil derer, die zu einer Gefängnisstrafe verurteilt werden, zwischen 35 und 40 Prozent. Der Rest erhielt überwiegend Geldstrafen. Die durchschnittliche Länge der Gefängnisstrafe betrug etwa 1,4 Monate. Während der 90er Jahre hat sich die Praxis jedoch auffallend verändert. Dies geschah teilweise im Anschluss an die Reform des Jahres 1990, als die Möglichkeiten einer bedingten Verurteilung (in Verbindung mit ambulanten Maßnahmen) erweitert wurden, teils Mitte der 90er Jahre, als die elektronische Überwachung versuchsweise eingeführt wurde (die seit 1999 im Gesetz verankert ist). Die Zugangsstatistik der schwedischen Strafvollzugsbehörde zeichnet ein deutliches Bild: Waren im Jahr 1990 noch über 4.000 Personen als Trunkenheitstäter beim Strafantritt notiert worden, war die entsprechende Anzahl im Jahr 1999 auf 1.200 Personen gesunken.

Innerhalb des geschlossenen und offenen Strafvollzugs gibt es drei Typen von Behandlungsprogrammen. Ein Programmtyp (»12-Stufen-Programm«) wird in enger Zusammenarbeit mit den Ideen der Anonymen Alkoholiker arrangiert. Das andere Behandlungsprogramm (»Rattfällan« – ein nicht übersetzbare Wortspiel) ist als Ausbildungsprogramm angelegt, das Kenntnisse über Alkohol und dessen Effekte vermitteln und dadurch Anstoß zu persönlichen Verhaltensveränderungen geben soll. Der dritte Programmtyp lehnt sich an Prinzipien der sogenannten kognitiven Behandlung an, die in letzter Zeit – vor allen Dingen importiert aus Kanada – zunehmend an Popularität gewonnen hat. Ziel dieser Behandlungsstrategie ist es, das persönliche Selbstbild zu stärken, um dadurch das Bewusstsein über das eigene Verhalten und dessen Konsequenzen zu erhöhen. Eine Auswertung des »Rattfällan«-Programms ergab zwar eine verminderte Rückfallhäufigkeit unter den Kursteilnehmern verglichen mit einer »gematchten« Vergleichsgruppe. Da jedoch kein experimentelles Design gewählt worden war, ist eine kausale Interpretation des Resultats streng genommen nicht möglich. In dem obengenannten KAPU-BRA-Projekt werden gegenwärtig sämtliche drei Behandlungstypen unter Zugrundelegung eines akzeptablen Designs ausgewertet.

### Rückfall und neue Kontrollmöglichkeiten

Ein allgemeines Problem mit Studien, die die Wiederverurteilungsraten für Trunkenheit am Steuer als Effektvariable wählen, ist, dass die Wiederverurteilung für die große Mehrheit der verurteilten Täter relativ selten ist. In einer umfassenden Rückfallstudie (N=33.047) des Statistischen Reichsamtes verteilten sich die Wiederver-

**Schaubild 3: Schwedische Straßenverkehrsstatistik: Getötete im Straßenverkehr, 1950–1999**



**Personen, die 1980 und 1984 wegen Trunkenheit am Steuer verurteilt wurden. Follow-up-Periode: 1980–1989**

Vorstrafen für Trunkenheit am Steuer	0	1	2	3	4	5-6	7-	SUMME
N	21.122	6.943	2.566	1.215	566	378	173	33.047
Rückfall	24 %	40 %	55 %	67 %	76 %	81 %	83 %	33 %

urteilungsraten wie folgt (die Follow-up-Periode variierte dabei zwischen fünf und zehn Jahren):

Die Untersuchung zeigte auch, dass die Wahl der Sanktion (Freiheitsentzug bzw. Geldstrafe/ambulante Maßnahmen) keinen Einfluss auf die Wiederverurteilungsraten ausübte. Im Hinblick darauf, dass in der Literatur von einem engen Zusammenhang zwischen Trunkenheit am Steuer und Alkoholproblemen ausgegangen wird, sollten die relativ gesehen niedrigen Wiederverurteilungsraten in den untersten Vorstrafenklassen vorerhand nicht als geglückte Individualprävention interpretiert werden, sondern als wahrscheinlicher Ausdruck dafür, dass das Entdeckungsrisiko gering ist.

Seit dem 1. Februar 1999 läuft ein Versuch in drei schwedischen Bezirken mit einem sogenannten Alkoholschloss (nach amerikanischen und kanadischen Vorbildern). Der Verurteilte kann anstelle eines Führerscheinentzuges den Antrag stellen, dass ein Alkoholschloss in sein Auto montiert wird. Die Kosten für den Verurteilten belaufen sich auf monatlich 1.500–1.600 Kronen (etwa 350,- DM) und die Bewährungszeit beträgt zwei Jahre. Das Alkoholschloss prüft die Atemluft des Fahrers vor dem Start. Hat der Fahrer Alkohol getrunken, kann das Fahrzeug nicht angelassen werden. Eventuelle Alkoholgehalte in der Atemluft werden von dem Gerät elektronisch gespeichert. Der elektronische Speicher wird alle sechs Wochen von der staatlichen Kraftfahrzeugüber-

wachsstelle geleert und die Daten von dort an die zuständige Behörde geschickt. Jeden dritten Monat muss außerdem ein ärztliches Attest eingereicht werden. Wird unzulässiger Alkoholgehalt in der Atemluft festgestellt, gilt dies als Verstoß gegen den Vertrag, der zwischen dem Fahrer und der Behörde geschlossen worden ist. Der Versuch läuft bis zum Jahr 2003.

### Ausblick

Schweden blickt auf eine lange Tradition staatlicher Alkoholpolitik zurück und nimmt im internationalen Vergleich eine Spitzenposition in Sachen Verkehrssicherheit ein. Schwedens Beitritt zur Europäischen Union bedeutet unter anderem, dass Schweden seine restriktive Alkoholpolitik in Zukunft auflockern muss, da die Europäische Union Alkohol in erster Hand als eine Ware betrachtet, während Schweden den Alkohol vor allem dem Bereich der Volksgesundheit zurechnet. Allgemein wird deshalb in Schweden davon ausgegangen, dass die geforderte Liberalisierung der Alkoholpolitik zu einer Erhöhung des durchschnittlichen Alkoholverbrauchs führen wird, der seinerseits das Risiko für Trunkenheit im Straßenverkehr erhöht.

*Prof. Dr. Hanns von Hofer lehrt Kriminologie an der Universität Stockholm*