

Frankfurter  
kriminalwissenschaftliche  
Studien 142

Hyun Kyong Joo

Die positive  
Generalprävention  
im Straßenverkehr

# Einleitung

## I. Problemaufriss

### A. Aktuelle Lage der Theorie der positiven Generalprävention

#### 1. Legitimierte Straftheorie

Die jüngste Straftheorie, die Theorie der positiven Generalprävention, ist nach seiner ersten Formung der „sittenbildende Kraft des Strafrechts“ von *Mayer*<sup>1</sup> und nach *Welzels* Erklärung der „sozialethischen Funktion des Strafrechts“<sup>2</sup> bei Begründung der Hauptaufgabe der Strafe inhaltlich unterschiedlich gewachsen: Zunächst ist die frühe Rezeption von *Naucke*<sup>3</sup> anzuführen. Es folgen *Hassemer*<sup>4</sup> und einige repräsentative Entscheidungen des BGH<sup>5</sup> und des BVerfG<sup>6</sup> zur Verteidigung der Rechtsordnung in den 70er Jahren: Hier wird sie als die „Aufrechterhaltung der Rechtsordnung“<sup>7</sup> und „Unverbrüchlichkeit der Rechtsordnung“<sup>8</sup> bezeichnet. *Roxin* folgt mit dem Konzept der „Befriedigung des verletzten Rechtsbewusstseins“, *Müller-Dietz* erkennt auch die normstabilisierende und sozialintegrierende Funktion des Strafrechts an, die durch die persönliche Verantwortlichkeit beschränkt wird.<sup>10</sup> Zudem betont *Jakobs* die „Einübung in die Rechtstreue“.<sup>11</sup>

In den 90er Jahren wurde über die Theorie der positiven Generalprävention reichlich diskutiert.<sup>12</sup> Aus der Diskussion zwischen *Hassemer* und *Jakobs* wurde der Aspekt der Freiheitsgewährleistung<sup>13</sup> herausgearbeitet. Durch die Berücksichtigung des Formalisierungsanspruchs der Strafe<sup>14</sup> wurde eine inhaltliche Überzeugungskraft von der Theorie der positiven Generalprävention gestärkt. In

---

1 Mayer, Strafrecht AT, S. 23.

2 Welzel, Strafrecht, S. 1.

3 Naucke, Betrug, S. 55 ff.

4 Hassemer, Verbrechen, S. 87 ff.

5 BGHSt, 24, 38-40; BGHSt 24, 64-69 = JZ 1971, 268.

6 BVerfGE 45, 187-271 = NJW 1977, 1525-1534.

7 BGHSt 24, 40; BGHSt, 24, 64.

8 BVerfGE 45, 187 (256).

9 Roxin, Diskussion, S. 306.

10 Müller-Dietz, Grundfragen des strafrechtlichen Sanktionensystems, S. 23.

11 Jakobs, Schuld und Prävention, S. 10 ff.

12 Jakobs, Strafrecht AT, S. 6 ff.

13 Hassemer, Einführung, S. 327.

14 Hassemer, Einführung, S. 326.

der heutigen Zeit ist die Theorie der positiven Generalprävention als eine der legitimierten Straftheorie ausgeführt.<sup>15</sup>

## 2. Rechtfertigungsfrage

Trotz der überzeugenden Begründung stoßen auf alle qualifizierten Straftheorien dennoch Kritiken. Aus diesem Grund ist keine qualifizierte Straftheorie dauernd aus der Rechtfertigungsfrage entkommen. Des Weiteren ist die empirische Nachprüfbarkeit vor allem gegen relative Theorien eine unvermeidbare Streitfrage. Zur Theorie der positiven Generalprävention ist diese Situation keine Ausnahme. Wenn die Lehre der positiven Generalprävention nicht als eine „leere Reputation“ stehen bleiben soll, sondern als eine aktuelle wirksame Theorie aufleben möchte, sollte sie sich sowohl theoretisch als auch empirisch bestätigen: Zunächst muss sie in der normativen Weise so erklärt werden, dass Strafe im Sinne der positiven Generalprävention dem staatlichen Strafrecht angemessen ist, gleichfalls muss auch in der empirischer Weise bestätigt werden, dass ihre präventive Rolle gegen Verbrechen tatsächlich erfolgreich ist.

Diese Aufgabe kann durch Untersuchung in dem konkreten Fachbereich effektiv gelöst werden. Trotzdem wurde die Studie dieser Variante der Generalprävention im Vergleich zu den anderen relativen Theorien selten in einem konkreten Gebiet untersucht.<sup>16</sup>

---

15 Etwa NK-StGB-Hassemer/Neumann, Vorbem. § 1 Rn. 288 ff.; Roxin, Strafrecht AT I, § 3 Rn. 26 f.; Kindhäuser, LPK-StGB, Vorbem. § 1 Rn. 25; Frister, Strafrecht AT, S. 22; Baumann/Weber/Mitsch, Strafrecht AT, § 3 Rn. 25 ff.; Prittwitz, Strafrecht und Risiko, S. 213.

16 Das Buch „Verkehrsdelinquenz und Generalprävention“ von *Günther Kaiser* ist die ältere, aber fast einzige Forschung, in der empirisch orientierte Möglichkeiten und Grenzen der Generalprävention im Bereich der Verkehrsdelinquenz herausgearbeitet werden. Der Autor fokussiert sich aber nicht auf die positive Generalprävention. Die positive Generalprävention ist bisher in der Strafzumessung, im Strafverfahren und im Sexualstrafrecht zu verorten. Vgl. etwa Hart-Hönig, Gerechte und zweckmäßige Strafzumessung – zugleich ein Beitrag zur Theorie positiver Generalprävention, in dem er das positive-generalpräventive Strafzumessungsmodell herleitet; Hauschild, Die positive Generalprävention und das Strafverfahren, in der er unter der positiven Generalprävention die herkömmlichen Ziele des Strafverfahrens kritisch darstellt. Funke-Auffermann, Symbolische Gesetzgebung im Lichte der positiven Generalprävention – Eine Untersuchung am Beispiel des „Gesetzes zur Änderung der Vorschriften über die Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung und zur Änderung anderer Vorschriften“ vom 27. Dezember 2003, in der die Sexualstrafrechtsreform als symbolische Gesetzgebung im Lichte der Theorie der positiven Generalprävention kritisiert wird.

Diese wäre auf Grund der besonderen Eigenschaft der Theorie, dass ihre Legitimierung sich weitgehend mit der moralischen sowie psychologischen Sache lehnt, da diese nur schwer oder gar nicht nachzuweisen ist. *Jakobs* zeigt keine Aufmerksamkeit für Empirie.<sup>17</sup> Strafe sei mehr als „nur äußerliches Ereignis“<sup>18</sup>. Nach *Hassemer* verlange die Formalisierungsaspekt der positiven Generalprävention keine empirische Bestätigung wegen seines normativen Charakters.<sup>19</sup>

Dennoch wird sich über das Flieden nach normativem Charakter der Theorie stets beklagt. Denn strafrechtlicher Eingriff ist unzweifelhaft eine existierende Tatsache.<sup>20</sup> Zur positiven Generalprävention besteht Wert fort, sowohl normative Legitimation als auch empirische Nachprüfbarkeit auf einen bestimmten Bereich zu erforschen. Die vorliegende Arbeit schlägt den Bereich des Straßenverkehrsrechts vor.

## **B. Straßenverkehrsdelikt**

### **1. Straßenverkehrsdelinquenz als Massenphänomen**

Tatsächlich sind der Straßenverkehr und die Straßenverkehrsdelinquenz als Massenphänomene einzuordnen.<sup>21</sup>

Die Zahl der Fahrzeuge (50,1 Mio. im Jahr 2010)<sup>22</sup> und der Führerscheinbesitzer (29,3 Mio. im Jahr 2010) nehmen jährlich zu.<sup>23</sup> Die Anzahl der Verkehrsunfälle nimmt zwar jährlich ab, dennoch ist sie mit ca. 300.000 Unfällen immer noch hoch.<sup>24</sup>

Die Straßenverkehrsdelinquenz gilt auch als ein Massenphänomen. In Deutschland steigt die Zahl der Verurteilungen von Straßenverkehrsstraftaten nach StGB und nach StVG seit längerer Zeit ab.<sup>25</sup> Jedoch hat man vor kurzem gesehen, dass die aktuelle Zahl immer noch ähnlich ist (204.942 im Jahr 2008 und 188.398 im Jahr 2009, 174.558 im Jahr 2010).<sup>26</sup> Zudem nahm die Zahl der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen wegen einer Ordnungswidrig-

---

17 Prittwitz, Strafrecht und Risiko, S. 230.

18 Jakobs, Strafrecht, S. 9.1/10.

19 Hassemer, Einführung, S. 328.

20 Hassemer, Einführung, S. 321 f.; Prittwitz, Strafrecht und Risiko, S. 233.

21 Kaiser, Verkehrsdelinquenz, S. 29; Albrecht, Kriminologie, S. 337 f.

22 Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2011, S. 422.

23 KBA, Jahresbericht 2010, S. 6.

24 Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2011, S. 435.

25 Statistisches Bundesamt, Strafverfolgungsstatistik I.1 2010, S. 5 ff.

26 Statistisches Bundesamt, Strafverfolgungsstatistik II.2 2010, S. 6.

keit oder Straftat im Straßenverkehr um 1,1 % in 2009 und um 0,3% in 2010 zu. Die Zahl der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen am 01.01.2011 ist 8.995.000.<sup>27</sup> Diese Zahl der Straßenverkehrsdelikte ist immer noch beachtlich.

Die Situation in Südkorea stimmt mit der in Deutschland überein. Die Zahl der strafrechtlichen oder ordnungswidrigkeitsrechtlichen Maßnahmen bezüglich des Straßenverkehrs überstieg in Südkorea 1. Mio. im Jahr 1979. Eine weitere Zunahme über 10 Mio. ist im Jahre 1993 zu erkennen. Nach 2000 hält sich diese Zahl immer noch jährlich über 10 Mio.<sup>28</sup> Darüber hinaus ist in Südkorea der Anteil der Gerichtsurteile bezüglich des Straßenverkehrs der größte von allen Gebieten.<sup>29</sup>

## 2. Vernachlässigung

In Gegensatz zu seiner alltäglichen Häufigkeit und Wichtigkeit bekommt Straßenverkehrsdelinquenz kaum Aufmerksamkeit von der Strafrechtswissenschaft und -praxis. Vielmehr wurde sie als andere Kriminalität vernachlässigt: Beispielsweise erfasst PKS keine Verstöße gegen Bestimmungen, die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr erlassen wurden, keine durch Verkehrsunfälle bedingten Fahrlässigkeitsdelikte, keine Verkehrsunfallflucht sowie keine Verstöße gegen das Pflichtversicherungsgesetz,<sup>30</sup> obwohl sie neben klassischen Straftaten die Fall- und Tatverdächtigengentwicklung mit dem Waffengesetz sowie mit dem Aufenthaltsgesetz zusammenfasst.<sup>31</sup>

Trotz der Vernachlässigung durch die Strafrechtswissenschaft und -praxis ist die Bedeutsamkeit der Verkehrsdelinquenz sichtbar, wenn man die mit dem sich aus Straßenverkehrsdelinquenz ergebenden immensen Schäden und Gefährdung auflistet. Daher stellen sich zwei Fragen, „ob der kriminalpolitische Stellenwert der Verkehrsdelikte im Gesamtsystem staatlicher Kontrolle richtig eingeordnet ist“<sup>32</sup> und „welche Rolle die Sanktionen für die Verwirklichung der Prävention im Straßenverkehr spielen“.

---

27 KBA, Jahresbericht 2010, S. 9.

28 Zur Statistik bis 2008 siehe KNPA, Statistik 2008, S. 257. Zur Statistik ab 2009 siehe auch <<http://www.police.go.kr/eng/index.jsp>> (Zugriff am 17.5.2011).

29 <[http://www.index.go.kr/egams/stts/jsp/potal/stts/PO\\_STTS\\_IdxMain.jsp?id\\_cd=1743&bbs=INDX\\_001](http://www.index.go.kr/egams/stts/jsp/potal/stts/PO_STTS_IdxMain.jsp?id_cd=1743&bbs=INDX_001)> (Zugriff am 17.5.2011).

30 Bundeskriminalamt, PKS Berichtsjahr 2010, S. 21.

31 Bundeskriminalamt, PKS 2011 Zusammenfassung <[http://www.bka.de/nn\\_193232/SharEdDocs/Downloads/DE/Publikationen/PolizeilicheKriminalstatistik/ImkKurzberichte/Pks2011Zusammenfassung.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/pks2011Zusammenfassung.pdf](http://www.bka.de/nn_193232/SharEdDocs/Downloads/DE/Publikationen/PolizeilicheKriminalstatistik/ImkKurzberichte/Pks2011Zusammenfassung.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/pks2011Zusammenfassung.pdf)> (Zugriff am 8.8.2012).

32 Brandenstein/Kury, NZV 2005, 228.

## II. Ziel der Untersuchung

Das Ziel der Arbeit ist die Begründung und die Realisierung der Theorie der positiven Generalprävention als die in der heutigen Zeit angemessene Präventionstheorie im Straßenverkehr. Zu diesem Zweck werden drei Thesen aufgestellt.

Die erste These lautet: Die positive Generalprävention kann und soll als wirksame und richtige Präventionstheorie im Bereich des Straßenverkehrs gerechtfertigt werden (unten A).

Die zweite These ist: Die Theorie der positiven Generalprävention beschäftigt sich sowohl mit der Legitimation der Strafe, als auch mit Einschränkung der Strafe. In diesem kritischen Ausblick an die Strafe liegt der Wert der Theorie der positiven Generalprävention (unten B).

Die dritte These lautet: Ein stärkeres Bedrohungsgefühl im Straßenverkehr und die erhebliche Erwartung einer höheren Strafe für Straßenverkehrsdelikte in der heutigen Zeit beruhen auf ein von Medien erzeugte Gefühl im Risikogesellschaft (unten C).

### A. Prävention im Straßenverkehr

Der Zweck der Strafe bei der Generalprävention ist die Vermeidung der Begehung von Straftaten bei allen Gesellschaftsmitgliedern.<sup>33</sup> Die Beziehung zwischen der positiven Generalprävention und dem Straßenverkehrsrecht ergibt sich aus der Tatsache der „Straßenverkehrs als Massenphänomen“. Die Alltäglichkeit der Straßenverkehrsdelikte macht die Umkehrung des „Regel-Ausnahme-Verhältnisses von Normtreue und Normverletzung“ deutlich.<sup>34</sup> „Im Straßenverkehr dürfte jeder ein potentieller Delinquent sein.“<sup>35</sup> In diesem Zusammenhang wird einen engen Konnex zwischen Straßenverkehrskriminalpolitik und dem generalpräventiven Gedanke gestellt, weil im Fall des Verkehrsdelikt Jedermann der Gegenstand der Generalprävention, – zukünftige Verbrecher –, ist.<sup>36</sup>

Hier sind zwei Arten der Vorbeugung zu unterscheiden: Die negative und die positive Generalprävention. Durch die Abschreckung zielt die negative Generalprävention auf die Vermeidung von Strafverfolgung und Sanktionierung ab,

---

33 Eisenberg, Kriminologie, § 41 Rn. 1.

34 Kaiser, Verkehrsdelinquenz, S. 3; Bockelmann, DAR 1964, 288 ff.; Albrecht, Kriminologie, S. 339.

35 Göppinger, NJW 1959, 2283; ders., Strafe und Verbrechen, S. 22; Kaiser, Verkehrsdelinquenz, S. 4; Eisenberg, Kriminologie, S. 709; Kulemeier, Fahrverbot, S. 364; Albrecht, Kriminologie, S. 339.

36 Kaiser, Verkehrsdelinquenz, S. 1 ff.

während sich die positive Generalprävention auf die freiwillige Normbefolgung der Gesellschaftsmitglieder durch die Normverinnerlichung konzentriert. Es ist streitig, ob mit dem Straßenverkehrs(-straf)recht die Ziele der negativen oder der positiven Generalprävention zu verfolgen sind<sup>37</sup> oder ob die Abschreckungsprävention immer aus der Sicht der positiven Generalprävention hintangesetzt werden muss.

Für die Feststellung der wirksamen Präventionspolitik ist relevant, die empirische Wirksamkeit von den einzelnen Faktoren zu überprüfen, die zur negativen sowie positiven Generalprävention beeinflusst. Angenommen ist, dass neben „Abschreckung“ andere Variable wie Informiertheit, Entdeckungsrisiko, Kontrolldichte, Belohnung usw. auf die Prävention im Straßenverkehr wirken.

## **B. Entkriminalisierung und positive Generalprävention**

Die zweite These, die Beziehung der Theorie der positiven Generalprävention und der Einschränkung der Strafe, wird mit der Forderung der Entkriminalisierung konkretisiert.

Zwar wirkt es auf dem ersten Blick als würde die Verbrechensprävention und die Einschränkung der Strafe im Widerspruch stehen. Aber Strafen, die nicht als vollzugsbedürftig anzusehen sind, können nicht als nachhaltige Prävention wirken, weil Bürger die Vorschriften und die damit bestehende Strafe nicht mehr vertrauensvoll verinnerlichen können. Im Gegenteil kann ein adäquater strafrechtlicher Eingriff höheren Präventionseffekt mitbringen, obwohl sie eine geringere Abschreckungswirkung gegeben ist. Dies qualifiziert die sich von der Integrationsprävention unterschiedene Theorie der positiven Generalprävention<sup>38</sup> als Richtige.

Die Geschichte des deutschen Straßenverkehrsrechts gibt einen Ansatz zur positiven präventiven Wirkung von der eingeschränkten Sanktion. Im Bereich des Straßenverkehrsrechts in Deutschland wurde die breite Entkriminalisierungsphase bereits in den 70er Jahren durchgeführt. Dies kann mit anderen Rechtssystemen verglichen werden, vor allem mit dem Straßenverkehrsrechtssystem in Südkorea, wo die straßenverkehrsrechtlichen Bagatelldelikte noch nicht entkriminalisiert sind. Hier ist eine Hypothese zu stellen, dass das südkoreanische Straßenverkehrsrecht das Subsidiaritätsprinzip nicht gewährleistet.

---

37 Vgl. Zur Zulässigkeit der negativen und positiven Generalprävention im allgemeinen Strafrecht Hörnle/v. Hirsch, GA 1995,261 ff. Auch zu ihrer Zulässigkeit im Bereich des Jugendstrafrechts vgl. Herberger, Normbekräftigung, S. 19 ff.

38 Zur Integrationsprävention näher unten Kap. 1, III, B.

Das Problem des südkoreanischen Verkehrsrechts zu bestimmen und eine logische Einordnung zu entwerfen bestrebt sich die vorliegende Arbeit.

## C. Postmoderne Neigung des aktuellen Straßenverkehrsrechts

Das Recht des Straßenverkehrs hat zwei widersprechende Bedeutungen: die Gewährleistung der Verkehrssicherheit einerseits und des Verkehrsflusses andererseits.<sup>39</sup> Davon wird derzeit die Gewährleistung der allgemeinen Verkehrssicherheit kräftig gefordert. Die stärkere Sanktion gegen Verkehrsdelikt, die den potentiellen Täter warnt, ist beansprucht.

Der Raser-Fall zeigt die Erwartung sowie die Enttäuschung der Bürger bezüglich der negativen Generalprävention im Straßenverkehr: Im Jahr 2003 starben eine Frau und ihr zweijähriges Kind auf der Autobahn und dafür war ein drängelnder Raser verantwortlich. Obwohl ein außergewöhnlich großes öffentliches Aufsehen erregt wurde, war die Strafe gegen Täter nicht so hart.<sup>40</sup> Die Hoffnung der Bürger, dass eine härtere Strafe für alle potentiellen Verkehrsdelikten ein abschreckendes Beispiel setzen könnte, entsprach nicht. Es scheint, dass im Bereich des Straßenverkehrs das Bedrohungsgefühl und das Strafbefürnis zunehmen. Dagegen zeigt die Statistik abnehmende Risiken im Straßenverkehr. Die Verkehrsunfälle, Getötete und Verletzte nehmen deutlich ab,<sup>41</sup> während die Zahl der Kraftfahrzeuge und der Führerscheinbesitzer die zunehmende Neigung offenbart.<sup>42</sup>

Diesbezüglich wird eine Hypothese formuliert, dass die Risikowahrnehmung ein subjektives erfundenes Gefühl sein könnte. Den Grund könnte man von der Einwirkung der dramatisierten Berichtserstattungen von Medien finden.

Erfüllt das stärkere Straßenverkehrsrecht aber sicher die Hoffnung auf die Straßenverkehrssicherheit der Bürger? Die Merkmale des postmodernen Strafrechts – Zerstörung des Subsidiaritätsprinzips sowie Veränderung des „*ultima ratio*“-Prinzips hin zum „*prima ratio*“-Prinzip – stehen im ursächlichen Zusammenhang mit der heutigen sozialen Situation, so genannte Risikogesellschaft. Dennoch zeigt die Theorie der positiven Generalprävention, dass das Formalisierungskonzept nicht ein relativierbares ist, sondern es als ein absolutes Prinzip befolgt werden muss. Auf der Grundlage der Theorie der positiven Generalprä-

---

39 Kaiser, Verkehrsdelinquenz, S. 19; Grewe, Straßenverkehrsdelinquenz, S. 37.

40 Zum näheren Sachverhalt siehe Kap. 5, Einl.

41 Statistische Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2011, S. 435.

42 Statistische Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2011, S. 422; KBA, Jahresbericht 2010, S. 6.

vention ist bei der Prävention des Verkehrsdelikts hervorzuheben, dass die Strafe seine Grenze in rechtsstaatlichen Prinzipien findet.

### **III. Der Aufbau der Untersuchung**

Die Untersuchung von der „positiven Generalprävention im Straßenverkehr“, die aus fünf Teilen besteht, ist wie folgt gegliedert:

Im ersten Kapitel soll die theoretische Grundlage der Theorie der positiven Generalprävention aufgezeigt werden. Zunächst werden alle Straftheorien dargestellt, damit die Beziehung der positiven Generalprävention mit anderen Straftheorien verglichen wird. Durch das Erblicken der inhaltlich verschiedenen Entwicklungen der positiven Generalprävention soll der Kerngedanke der Lehre der positiven Generalprävention festgestellt werden.

Das 2. Kapitel überblickt positivrechtliche Quellen des Straßenverkehrsrechts in Deutschland und in Südkorea. Zudem werden das Strafrecht und das Straßenverkehrsrecht in beiden Länder auch aus der Perspektive der „Modernisierung“ ausgegliedert.

Das 3. Kapitel bezieht sich mit der Wahrnehmung der wirksamen Generalpräventionsstrategie im Straßenverkehr. Dazu wird zunächst die negative- und positive Prävention verglichen, danach wird die Relevanz der verschiedenen Variablen für präventiven Effekt überprüft. Nachdem die Wirksamkeit der einzelnen Faktoren eingeordnet wird, werden die förderlichen Faktoren in den konkreten Fällen des Straßenverkehrs für Anwendung vorgeschlagen, wie in der Geschwindigkeitsüberschreitung, in Trunkenheit am Steuer, in der Anschnall- und Kindersitzpflicht.

Das 4. Kapitel versucht die Verknüpfung der Theorie der positiven Generalprävention mit der Entkriminalisierungsforderung. Nachdem die Entkriminalisierung der Straßenverkehrsbagatellen begründet wird, soll das überkriminalisierte südkoreanische Straßenverkehrsrecht im Lichte der positiven Generalprävention kritisiert werden.

Das 5. Kapitel widmet sich die Kritik an postmoderne Neigung von der heutigen Straßenverkehrskriminalpolitik. Aus der Perspektive der „Risikogesellschaft“ werden postmoderne Merkmale im Straßenverkehrsrecht und deren Probleme analysiert. Zum Schluss folgen die Leitsätze für eine rationale Verkehrskriminalpolitik in der heutigen Gesellschaft.