

Dr. Ralf Kölbl, Chemnitz

Zur Verkehrsdelinquenz der Heranwachsenden. Empirische und jugendstrafrechtliche Anmerkungen*

In der Moderne meint Erwachsenwerden notwendig auch die Sozialisation für die Mobilitätsgesellschaft, denn spätestens mit dem Erreichen der Volljährigkeit gehört das eigenständig-motorisierte Verhalten im Straßenverkehr zu den Notwendigkeiten im Alltag, und es wird für Heranwachsende ebenso erforderlich bei der Teilnahme an der Jugendkultur (vgl. Tully/Wahler 1996). Folglich geht diese Altersgruppe weitgehend selbstbestimmt in den Straßenverkehr hinein, große Teile verfügen über Führerschein und durch sie nutzbare Kfz (vgl. Tully/Wahler 1996a, 24f.). Solche Normalitäten schlagen sich jedoch nieder in Feldern, mit denen junge Menschen auffällig werden:

Verkehrsvergehen bilden nach der amtlichen Statistik mit ca. 29% die umfassendste Gruppe von verurteilten Straftaten der 18–20jährigen. Überhaupt machen Verkehrsdelikte ca. 15% des Geschäftsanfalls der Jugendgerichte aus (gemessen an den Abgeurteilten, berechnet nach Statistisches Bundesamt 1997a). Insofern stellt sich die instanzielle Bearbeitung dieser Massenkriminalität als eine ebenso alltägliche Seite der (auto-)mobilen Jugend dar. Deshalb reizt es, jene »breitenwirksame« Justizpraxis zunächst zu beschreiben (dazu 1.) und sie hiernach – unter Zuhilfenahme empirischer Sichtweisen (dazu 2.) – kritisch und kriminalpolitisch zu hinterfragen (dazu 3. und 4.).

1. Verkehrsvergehen Heranwachsender: Reaktionsmuster der (jugend-)strafrechtlichen Praxis

a) Nimmt man zunächst für einen allgemeinen Einstieg die vorhandenen Daten der Rechtspflegestatistik zusammen, bilden sich deutliche Unterschiede in der instanziellen Verarbeitung der Verkehrsdelinquenz gegenüber der klassischen Kriminalität ab. So läßt Tabelle 1 erkennen, daß zwar auch im Verkehrsbereich die Filterfunktion der Staatsan-

waltschaft beachtlich ist, die offenbar günstigere Beweislage führt aber zu einem höheren Anteil von Anklageerhebungen und Strafbefehlsanträgen. Informell erledigt (insbesondere nach §§ 153, 153a StPO) werden nach genaueren Analysen vor allem Verfahren wegen Fahrerflucht, fahrlässiger Körperverletzung, Fahrens ohne Fahrerlaubnis und Verstößen gegen das Pflichtversicherungsgesetz (vgl. Hertwig 1982, 72ff.). In der internen Verteilung der »anklagereifen« Fälle (d.h. Strafbefehl oder Anklage wären möglich) überwiegt sodann das Vorgehen über Strafbefehlsverfahren, die bei der klassischen Kriminalität nicht so häufig der Hauptverhandlung vorgezogen werden.

Diese Angaben gelten jedoch nur stark eingeschränkt für die hier in Frage stehende Gruppe von Verkehrstätern unter 21 Jahren, weil für Jugendliche und für (gemäß § 105 I JGG) nach JGG behandelte Heranwachsende der Erlaß eines Strafbefehls unzulässig ist, §§ 79 I, 109 II JGG. Bei der klassischen Kriminalität wendet so die Staatsanwaltschaft – wohl zugunsten einer erhöhten Anklagequote (vgl. Pfeiffer, 1991, 366) – das Strafbefehlsverfahren und damit das Erwachsenenstrafrecht auf Heranwachsende nur sehr selten an (vgl. Ludwig-Mayerhofer 1990, 82ff.; Rzepka in Nix

* Nach Fertigstellung des Manuskripts verdichteten sich die Hinweise auf einen neuen parteiübergreifenden Konsens zu einer restriktiveren Kriminalpolitik. Diese schließt dann auch die Forderung ein, auf Straftaten Heranwachsender im Regelfall mit dem StGB (und mit dem JGG grundsätzlich nicht) zu reagieren (vgl. die Entschließung des Bundesrates vom 26.9.1997 in der F.A.Z. vom 27.2.1997, S. 1f.). Die wissenschaftliche Haltlosigkeit solcher Positionen wurde bereits wiederholt dargetan (vgl. nur DVJJ 1996). Sollte jenes politische Klima dennoch anhalten, wäre nur auf die Subversion der Rechtspraxis zu hoffen. Das zu unterstützen, ist ein Anliegen meines Beitrags.

1994, § 79/3), was im Ergebnis die Annahme des § 105 JGG durch die Gerichte für diese Täter offenhält. Soweit Jugendstaatsanwälte informell erledigen, beruhen die Verfahrenseinstellungen dann überwiegend auf § 45 JGG, die StPO-Einstellungen spielen (mit Ausnahme von § 170 II StPO) eine nur untergeordnete Rolle (vgl. *Ludwig-Mayerhofer* a.a.O.).

Tabelle 1: Erledigungsstruktur der Staatsanwaltschaft (je in % aller Vorgänge für ABL)

		Anklageerhebung (Anklageanteil von allen Anklagen und Strafbefehlsanträgen)	Strafbefehlsantrag	Einstellung u.ä. (Anteil Einstellungen mit Auflagen an allen Erledigungen)
1992	allgemeine Straftaten	14,7 (53,7)	12,7	72,6 (5,6)
	Verkehrsstraftaten	12,8 (31,8)	27,5	59,7 (5,9)
1993	allgemeine Straftaten	14,0 (50,3)	13,8	72,2 (5,3)
	Verkehrsstraftaten	12,0 (30,2)	27,8	60,2 (6,1)
1994	allgemeine Straftaten	13,5 (51,0)	13,0	73,5 –
	Verkehrsstraftaten	11,4 (29,2)	27,6	61,0
1995	allgemeine Straftaten	13,5 (52,7)	12,1	74,4 (5,5)
	Verkehrsstraftaten	11,1 (29,4)	26,8	62,1 (7,1)

berechnet nach Statistisches Bundesamt (1995; 1996)

Über die *staatsanwaltlichen Erledigungen im Verkehrsbe-
reich* existiert kein amtliches Material, daß spezifisch nach Altersgruppen differenziert. Auch sonstige Untersuchungen sind selten und ergaben, soweit vorhanden, neben dem Befund deutlicher regionaler Handhabungsunterschiede (vgl. die Daten bei *Heinz* 1992, 45f.; *Storz* 1992, 155), daß Verkehrsdelikte der unter 21jährigen nach JGG/StGB in etwa gleichen Anteilen eingestellt werden wie klassische, und daß die Wahrscheinlichkeit einer informellen Erledigung sinkt mit zunehmenden Schadenshöhen, steigendem Alter und den Vorbelastungen der Betroffenen

(vgl. *Heinz/Hügel* 1987, 43ff.; *Hering/Sessar* 1990, 65ff.; *Hering* 1993, 192ff., 210ff.; *Hock-Leydecker* 1994, 108ff.; zusammenfassend *Dünkel* 1993, 156; *Ludwig-Mayerhofer* 1990, 59ff.).

Soweit inzwischen gerade zu der sehr umfangreichen Diversion im JGG-Bereich auch noch deutlich vertiefendere Forschungen geleistet wurden, beziehen sich diese stets auf die allgemeine Kriminalität, und sie sind für die Verkehrsstrafverfahren ebenso wenig aussagekräftig wie die offiziellen Statistiken¹. Wahrscheinlich erzeugen die Spezifik des Gegenstandes und die besonderen Zuständigkeiten (oft Verkehrs- statt Jugendstaatsanwalt auch für junge Täter) hinsichtlich des Umfangs und der Einstellungsformen (StPO statt JGG) eine weitgehende Gleichbehandlung der heranwachsenden Verkehrstäter mit den Erwachsenen (vgl. *Hering/Sessar* 1990, 67 sowie *Ludwig-Mayerhofer* 1990, 70 anhand von Praktikergesprächen).

Dies wird zusätzlich dadurch gestützt, daß sich auch bei den Strafbefehlsanträgen kaum Unterschiede zwischen Beschuldigten unter und über 21 Jahren zeigen (dazu sogleich).

Einen genaueren Eindruck über die jüngere Altersgruppe vermittelt *Tabelle 2*, weil sie erkennen läßt, daß sowohl im StGB- wie im JGG-Bereich die Verurteilungsquote bei Verkehrsstraftaten höher ist als bei den klassischen. Da die Staatsanwaltschaft im Verkehrsbereich zudem seltener überhaupt und seltener ohne Auflage einstellt (*Tabelle 1*),

da dies – wie ausgeführt – auch für die Altersgruppe der 18/20jährigen zu vermuten ist, und weil generell der Umfang informeller Erledigungsformen (gemessen über deren Anteil an den StGB/JGG-Verfahren) auf staatsanwaltlicher Ebene bislang weitgehend unabhängig von der angewendeten Verfahrensart blieb (vgl. *Heinz* 1992, 37ff.), läßt sich dem entnehmen, daß die Instanzen übereinstimmend und altersunabhängig die Verkehrsdelikte deutlich *lückenloser* verfolgen.

Zwar zeigt sich im Altersgruppenvergleich bei *Tabelle 2* eine geringere *Verurteilungsquote* auch für die Verkehrsdelikte in den JGG-Verfahren

(ebenso deliktsspezifisch bei den verschiedenen Verkehrsstrafatbeständen, vgl. *Kerner* u.a. 1985, 86f.),

doch hat die Interpretation zu beachten, daß dies nicht zugleich für die Wahrscheinlichkeit einer verhängten Rechtsfolge gilt. Bei den Daten in *Tabelle 1* und *2* fallen nämlich (informelle) Sanktionsformen für beide Bereiche völlig heraus (§§ 153a I StPO, 27, 45 JGG) und andere erscheinen nur versteckt: Während z.B. in *Tabelle 2* die Einstellungen nach § 47 JGG regelmäßig mit einer Sanktion verbunden sind, können in der Gerichtsstatistik im StGB-Bereich vor allem der reaktionslose § 153 II StPO und der mit Weisungen erfolgende § 153a II StPO nicht getrennt werden. Aber selbst bei Berücksichtigung dieser Unschärfen weist *Tabelle 2* aus, daß die Reaktionen gemäß § 47 JGG den geringeren Verurteilungsanteil nach JGG ausgleichen. JGG-Verfahren enden also *nicht weniger häufig mit einer Sanktion* und für sie gilt die engmaschigere Verfolgung ebenso (zu Einstellungen nach § 47 JGG im Verkehrsbe-
reich vgl. auch *Hock-Leydecker* 1994, 108ff.).

Tabelle 2: Entscheidungsstruktur der Gerichte 1995 (für ABL)

	Verfahren nach StGB (Erwachsene und Heranwachsende)		Verfahren nach JGG (Jugendliche und Heranwachsende)	
	Anteil Verurteilungen an allen Erledigungen (nur Heranwachsende)	Anteil Einstellungen ohne Maßregeln an allen Entscheidungen (nur Heranwachsende)	Anteil Verurteilungen an allen Entscheidungen (nur Heranwachsende)	Anteil Einstellungen nach § 47 JGG
allgemeine Straftaten	81,22% (71,56%)	15,24%	61,01% (66,44%)	31,22%
Verkehrsstraftaten	89,41% (84,95%)	8,96%	65,45% (70,38%)	27,74%

berechnet nach Statistisches Bundesamt (1997a)

Zu beachten bleibt dabei, daß die Wahl zwischen formellem oder informellem Vorgehen durch die Gerichte deliktabhängig erfolgt, weil diese mit zunehmender Schwere eher die Urteilsform anwenden. Daher wurden nach § 47 JGG nur 21,8% aller Verfahren gegen heranwachsende Verkehrstäter mit einem Unfalldelikt abgeschlossen, bei Verkehrs-

1 Abgesehen davon, daß die Altersgruppen in der amtlichen Staatsanwaltschaftsstatistik nicht zu isolieren sind, bleiben deren Daten gerade auch für Verkehrsdelikte relativ unspezifisch. So enthalten die Zahlen zu den Einstellungen mit Auflage in *Tabelle 1* z.B. das Vorgehen nach §§ 153a StPO, 45 III JGG, in den anderen Einstellungs-fällen sind etwa §§ 170 II, 153, 154f. StPO, 45 I, II JGG enthalten – und zumindest für den Verkehrsbereich läßt das Primärmaterial eine Trennung nicht zu.

straftaten mit Alkoholbeteiligung waren es lediglich 5,42% (berechnet nach Statistisches Bundesamt a. a. O.).

b) Angaben speziell zur Realität des § 105 JGG enthält nunmehr Tabelle 3, was sichtbar werden läßt, daß man bei den allgemeinen Straftaten deutlich häufiger das Jugendstrafrecht auf Heranwachsende anwendet als bei Verkehrsdelikten

(vgl. dazu auch *Schaffstein/Beulke* 1995, § 8 III; *Dünkel* 1990, 88).

Die Interpretation dieser Daten ist nicht unproblematisch, denn außer der unterdurchschnittlichen Anwendungsquote jugendstrafrechtlicher Rechtsfolgen² auf (die tendenziell leichteren) Verkehrsdelikte enthalten sie keine unmittelbare Aussage. Hinter diesen Zahlen dürften jedoch zwei, sich in der Wirkung ergänzende Prozesse stehen: In einer quasi ersten Weichenstellung werden zahlreiche Verkehrsdelikte Heranwachsender durch die Staatsanwaltschaft im Strafbefehlswege verfolgt, was dann die Berücksichtigung des JGG von vornherein ausschließt, und bei den anderen Fällen wenden die Gerichte relativ häufig auch nach mündlicher Verhandlung das StGB an. Tabelle 3 enthält nun (wie das Primärmaterial) keine Differenzierung nach Strafbefehlen und normalen Verurteilungen, so daß unklar ist, welcher der angesprochenen Prozesse in welchem Umfang das StGB-Verfahren bevorzugt.

Tabelle 3: Anwendung des JGG nach § 105 I JGG in % von allen verurteilten/abgeurteilten Heranwachsenden (ABL)

	allgemeine Straftaten		Verkehrsstraftaten	
	Verurteilte	Abgeurteilte	Verurteilte	Abgeurteilte
1991	73,57	72,18	43,49	46,07
1992	71,20	70,59	42,69	45,79
1993	66,51	67,87	40,41	44,40
1994	65,22	67,58	39,74	44,39
1995	67,78	69,83	41,61	46,24

berechnet nach Statistisches Bundesamt, Strafverfolgung 1993 a–1997 a

Eine dahingehende *staatsanwaltschaftliche* Verfahrensstruktur legt bereits die prozessuale Regelung an. Grundsätzlich weiß man, daß bürokratische Kriterien bei der Bewältigung von Massendelinquenz das Entscheidungsverhalten der Instanzen mitbestimmen, indem aufwendigere Erledigungsformen vermieden werden (vgl. etwa *Libuda-Köster* 1990). So hält die Staatsanwaltschaft bei den Verkehrsdelikten bereits den Ermittlungsaufwand auf vergleichsweise geringstem Niveau (vgl. *Blankenburg* u. a. 1987, 8). Damit korrespondierend dient das Strafbefehlsverfahren dazu, umfangreiche Felder der Kriminalität wie im Straßenverkehr effektiv abzuarbeiten. Je mehr arbeitsökonomisch (statt legalistisch) die Behörde orientiert ist, desto eher zieht sie das schriftliche Verfahren der Anklageerhebung vor (vgl. die Daten bei *Langer* 1994, 260ff.). Bei solchen Arbeitstechniken steht der Aufwand der anspruchsvollen Einzelprüfung des § 105 I JGG dem Sog der Routine entgegen (vgl. *Sessar* 1979, 135f.; obwohl rechtlich vor Beantragung des Strafbefehls als Frage nach dessen Zulässigkeit Ermittlungen zur Persönlichkeit vorzunehmen wären, §§ 109 I, 43 JGG, Nr. 2 der Richtlinie zu § 109 JGG).

Folglich vermutet die Literatur immer wieder, daß die Praxis vor allem im Verkehrsbereich tendenziell die Anwen-

dung des JGG pauschal ablehnt, um den Beschleunigungs- und Vereinfachungseffekt des Strafbefehlsverfahrens zu erhalten

(vgl. etwa *Ostendorf* 1994, Grdl. z. §§ 79–81/7; *Eisenberg* 1997, § 105/5, 109/18f.; *Sonnen* in *Diemer* u. a. 1995, § 105/5, 109/23; *Schaffstein* 1976, 97; *Xanke* 1979, 54ff.; *Kerner* u. a. 1985, 85; *Dünkel* 1993, 141).

Gestützt wird diese Annahme z. B. durch Ergebnisse einer mikrostrukturellen Aktenanalyse, wonach die Voraussetzungen des § 105 JGG vor Beantragung eines Strafbefehls gegen Heranwachsende (u. a. nach Verkehrsdelikten) nicht in einem Fall erwogen wurden (*Henken* 1988, 78ff.). Das ist besonders bemerkenswert deshalb, weil die Gerichte bei Erlaß der Strafbefehle ebenfalls nur ausnahmsweise (jedenfalls bei *Henken* a. a. O. und *Blankenburg* u. a. 1978, 246) die Notwendigkeit jugendstrafrechtlicher Sanktionen prüfen. Der Antrag wird allenfalls bei erheblichen Zweifeln im Schuld- oder Rechtsfolgenspruch und damit sehr selten abgelehnt (vgl. *Langer* 1994, 222). Da die Anklagebehörde offenbar die richterlichen Maßstäbe perfekt antizipiert (vgl. *Blankenburg* u. a. 1978, 246f.), erlangt die staatsanwaltschaftliche Routine faktische Entscheidungsmacht und gerät zu einer ersten Weichenstellung³.

Auch auf der *richterlichen* Ebene, d. h. nach Anklageerhebung durch die Staatsanwaltschaft oder nach Einspruch des Betroffenen gegen einen Strafbefehl, dürfte dann in einer zweiten Stufe die Anwendung des JGG bei heranwachsenden Verkehrstätern überdurchschnittlich oft abgelehnt werden (vgl. *Xanke* 1979, 58). Diese Annahme folgt zunächst aus der Erfahrung, daß in der jugendrichterlichen Praxis vor allem bei schweren Delikten die Neigung vorherrscht, das JGG anzuwenden, um derart die flexiblen Möglichkeiten der Rechtsfolgenbestimmung auszunutzen zu können (vgl. *Dünkel* 1990, 90; *Heinz* 1996, 105). Verschiedentlich findet sich jedoch ebenso abstützendes empirisches Material für diese zweite Weiche: Nach *Janssen* (1980, 161) etwa ergab eine bundesweit vorgenommene Aktenstichprobe, daß bei

2 Soweit in diesem Zusammenhang herkömmlich allein auf die *Verurteiltenzahlen* nach JGG/StGB abgestellt wird, unterschlägt dies eine spezifische Verzerrung: Aus Tabelle 2 ging hervor, daß infolge des geringeren Urteilsanteils im JGG-Bereich häufiger auch *Einstellungen mit (informellen) Sanktionen* verbunden sind, wobei die dortige Verurteiltenquote bei den Heranwachsenden (nur die ist im Primärmaterial geführt) nahelegt, daß auch in dieser Altersgruppe in den JGG-Verfahren öfter als in den StGB-Verfahren urteilsunabhängig sanktioniert wird. Das bedeutet, daß in Tabelle 3 der JGG-Anteil in beiden »Verurteilungsspalten« zu gering ist, sofern man nicht Verurteilungen sondern strafrechtliche Behandlungen vergleichen will. Aus Tabelle 2 ging ebenso hervor daß eher noch im Verkehrsbereich als bei den klassischen Delikten neben Verurteilungen zusätzliche Sanktionen zu berücksichtigen sind, denn die Urteilsquote aus dem JGG lag im Verkehrsbereich ca. 14% unter der aus dem StGB, während bei klassischen Delikten die Differenz nur ca. 5% beträgt (vgl. auch dies unterstützende Zahlen für Jugendliche bei *Storz* 1992, 148f.). Daher sind die JGG-Quoten in Tabelle 3 vor allem bei Verkehrsdelikten zu gering, was die Ungleichbehandlung in den verschiedenen Deliktsbereichen abschwächt. Die Zahlen zu den *Abgeurteilten*, worin also alle Formen der Behandlung einschließlich der informellen Sanktionen enthalten sind, belegen diese verminderten Abweichungen, zeigen aber, daß die Verschiedenheit im Kern bestehen bleibt.

3 Als Problem wurde dieser Vorgang freilich schon kurz nach der Einführung des § 105 JGG erkannt, nur vertrat man damals noch die Ansicht (*Hoffnung*), daß es der Staatsanwaltschaft und den Gerichten im Strafbefehlsverfahren auch praktisch möglich sein müsse, in einer Zwischenentscheidung den § 105 JGG zu prüfen (vgl. *Potrykus* 1954, 403). Das ist offenbar nicht eingetreten.

Verkehrsdelikten Heranwachsender, die in der Hauptverhandlung entschieden wurden, nur in 41,6% der Fälle (79,6% bei klassischer Delinquenz) das JGG zur Anwendung kam. Bei *Bischoff* (1988, 68f.) waren die Anteile der StGB-Verurteilungen für Verkehrsstraftaten 10% in Bremen bzw. 80% in Niedersachsen⁴.

Wenn danach also (jedenfalls regional) bei den Gerichten die Tendenz besteht, heranwachsende Verkehrstäter nach dem StGB zu behandeln, so ist es weniger plausibel, das jedenfalls verfahrensökonomischen Automatismen zuzuschreiben, da in diesem Stadium der mit der JGG-Anwendung verbundene Mehraufwand allenfalls geringfügig sein dürfte. Vermutlich greifen eher *alltagstheoretische Urteilsstile* ein, weil in der Praxis kaum verbindliche Vorstellungen über die Interpretation des § 105 JGG vorhanden sind (vgl. *Dünkel* 1990, 92). So scheinen Überzeugungen der Richter zu existieren, wonach durch die Führerscheinprüfung die soziale Reife des Heranwachsenden im Straßenverkehr indiziert sei (so Praktikeräußerungen bei *Bischoff* 1988, 69, oder derartige, wie: »Gleiche Rechte, gleiche Pflichten«). Die genauere Analyse deutet dann auf ein komplexes Bündel an Kriterien hin, wonach im Verkehrsbereich die objektiv etwas andere Täterpopulation bzw. die Neigung, jene jedenfalls anders (»reifer«) einzuschätzen, gemeinsam mit dem geringeren Vorermittlungsaufwand und den (genannten) kriminalpolitischen Orientierungen der Richter die abweichende Behandlung der Verkehrsstraftaten erzeugen (vgl. *Janssen* 1980, 207ff.). Weil Jugendrichter bei der Entscheidung zu § 105 I JGG den Gutachtern, die überwiegend das Jugendstrafrecht befürworten (vgl. *Strunk* u.a. 1995, 158), meist folgen (vgl. *Remschmidt* 1978, 90), mag zusätzlich eingreifen, daß Gerichte bei Verkehrssachen nur selten Sachverständige beiziehen (vgl. *Schaffstein* 1976, 97).

Genau Aussagen darüber, welchen *prozentualen Anteil* die hier beschriebenen zwei Weichenstellungen an der auffälligen Bevorzugung des StGB bei heranwachsenden Verkehrstätern einnehmen, sind ohne spezielle Studien nicht möglich⁵. Lediglich folgende Vermutungen läßt gegenwärtig die amtliche Statistik zu:

Wenn auf ca. 45% aller unter 21jährigen Abgeurteilten (d.h. nach Anklage oder Strafbefehlsantrag vor Gericht behandelte Personen) wegen Verkehrsdelikten das JGG angewendet wird (Tabelle 3), dann lag zumindest bei diesen Heranwachsenden (wegen der Unzulässigkeit des Strafbefehls im JGG) eine Anklage vor. Tatsächlich muß die Zahl weit größer sein, weil die Gerichte nur bei einem Teil der Fälle auch das JGG heranziehen. Altersübergreifend klagt die Staatsanwaltschaft im Verkehrsbereich jedoch nur ca. 30% aller »anklagereifen« Delikte an und bevorzugt in 70% das Strafbefehlsverfahren (Tabelle 1). Demzufolge muß § 105 JGG bzw. der Heranwachsendenstatus bewirken, daß bei dieser Altersgruppe überdurchschnittlich oft der Weg über die Hauptverhandlung gegangen wird. Dies ändert freilich nichts daran, daß bei der klassischen Delinquenz die altersunabhängige Anklagequote von ca. 50% (Tabelle 1) bei der heranwachsenden Tätergruppe ebenfalls deutlich übertroffen wird (mindestens 2/3 nach Tabelle 3) und das Täteralter das Strafbefehlsverfahren weitergehend zurückdrängt (vgl. *Rzepka* in *Nix* 1994, § 79/3).

Immerhin: Die Neigung der Staatsanwaltschaft zum Strafbefehl gegen einen heranwachsenden Verkehrstäter führt zwar zu einer sehr deutlich geringeren Anklagequote als bei klassischen Delikten, doch hält die Behörde das Vorliegen von § 105 I JGG jedenfalls so häufig für möglich, daß

sie erkennbar öfter anklagt als bei Verkehrstätern höheren Alters⁶.

c) Versucht man die Vorgehensmuster der Praxis hinsichtlich verschiedener Verkehrsstraftaten zu differenzieren, wiederholen sich innerhalb dieser Deliktsgruppe allgemeine Bilder. Nur die besonders schweren Verkehrsdelikte der fahrlässigen Tötung werden überwiegend nach JGG geahndet, wohingegen die anderen Tatbestände auf ähnlichem und durchschnittlichem Niveau bleiben. Gerade das typische Verkehrs-(Unfall-)Delikt, die fahrlässige Körperverletzung, wird mit über 70% nach dem StGB bestraft (vgl. Tabelle 4). Darin erweist sich, wie *ergebnisorientiert* die Praxis vorgeht: Ersichtlich sollen in den Fällen der § 222 StGB die flexiblen Rechtsfolgen des JGG ausgenutzt werden, denn die gegenüber der fahrlässigen Körperverletzung hinzutretende schwere Folge des Todeseintritts ist eher zufällig und läßt engere Zusammenhänge zu den Kriterien des § 105 JGG (Täterreife, Jugendtypik der Tat) nicht erkennen (vgl. *Schaffstein* 1976, 97). Überdies fällt auf, daß man auch das Fahren ohne Fahrerlaubnis, das noch bis Mitte der 80er Jahre als typisches Jugenddelikt galt

4 In diesen Abweichungen scheinen zugleich die bekannten (vgl. *Eisenberg* 1997, § 105/4) örtlichen Unterschiede auf, was zusätzlich illustriert wird durch den Projekt-Bericht von *Bußmann/Gerhardt* (1984, 205f.), wonach in einem Münchener Amtsgerichtsbezirk 91,3% aller heranwachsenden Trunkenheitsfahrer nach JGG behandelt wurden, sowie durch die Jugendgerichtshilfezahlen bei *Lux* (1993, 46), nach denen von 828 heranwachsenden Verkehrstätern nur 50 nach dem StGB verurteilt wurden (die anderen eingestellt oder JGG-Urteil).

5 Auch in diesem Beitrag ist nur die folgende Illustration möglich: Im Verlauf einer anderen Untersuchung (*Kölbel* 1997) wurden von mir Daten zur Nötigung im Straßenverkehr bei der Staatsanwaltschaft Chemnitz erhoben. Wegen dieses Deliktes kam es im Jahr 1994 dort zu insgesamt 202 Verfahrensabschlüssen durch die Verkehrsdezernate, wovon 27 Fälle heranwachsende Beschuldigte betrafen. Die Erledigungen teilten sich bei dieser Untergruppe auf in 11,1% Anklageerhebung, 37,1% Strafbefehlsantrag, 44,4% Einstellung nach § 170 II StPO und 7,4% Abgabe an Bußgeldstelle. Aussagen lassen sich hieraus natürlich nur eingeschränkt ableiten, denn die Stichprobe ist klein und auf einen Landgerichtsbezirk beschränkt; das Delikt erzeugt zwar ein homogenisiertes Untersuchungsgut, ist aber mit speziellen Beweisproblemen behaftet (vgl. *Kölbel* 1997, 71f.); und schließlich ist über Täterereigenschaften nichts bekannt. Immerhin wird dabei aber plastisch, daß die Staatsanwaltschaft auch im Einstellungsbereich ausschließlich mit dem StPO-Instrumentarium arbeitete und die JGG-Rechtsfolgen lediglich in Einzelfällen offenließ.

6 Diese Argumentation hat selbstredend einige Schwächen: Zunächst ist die höhere Anklagequote bei heranwachsenden Verkehrstätern eventuell auch in der größeren Schwere ihrer Verkehrsvergehen begründet. Zum anderen beruht der JGG-Anteil in Tabelle 3 nicht nur auf Anklageerhebungen, sondern ebenso darauf, daß die Verfahren anderweitig gerichtsanhängig werden (z.B. gerichtliche Überleitung des Strafbefehlsantrages in Hauptverhandlungen nach § 408 III 2 StPO und Einsprüche gegen einen Strafbefehl, die zusammen 1995 in den ABL immerhin 23,7% des gesamten erstinstanzlichen Verfahrensanfalls – und damit ca. 1/4 der Abgeurteilten aller Altersgruppen – verursachten, vgl. Statistisches Bundesamt 1996b). Diese Umstände verzerren natürlich den überschießenden Anklageanteil gerade bei heranwachsenden Verkehrstätern in Tabelle 3. Berücksichtigt man jedoch, daß die Gerichte offenbar überwiegend das JGG bewußt ablehnen, muß ihnen sehr viel mehr als 45% aller Fälle zur Hauptverhandlung vorgelegen haben, was u.a. auch auf zahlreicheren Anklagen beruht. Daher läßt sich die Aussage halten, daß § 105 JGG die Staatsanwaltschaft jedenfalls in bestimmten Fällen statt zur Beantragung des Strafbefehls zur Anklageerhebung vor dem Jugendgericht bewegt.

und bis zu ca. 60% nach JGG geahndet wurde (vgl. Xanke 1979, 53f.; Heinz 1986, 571), heute überwiegend dem StGB unterwirft.

Tabelle 4: Anteile der Verurteilungen bei Heranwachsenden nach JGG für ausgewählte Verkehrsdelikte⁷

	1991	1992	1993	1994	1995
§ 142 StGB	44,34%	44,06%	43,06%	42,39%	44,76%
§ 222 StGB	57,65%	63,24%	65,11%	63,44%	61,95%
§ 230 StGB	28,18%	29,40%	29,26%	28,83%	31,07%
§ 315 c StGB	44,89%	45,18%	44,00%	42,43%	46,22%
§ 316 StGB	45,72%	44,06%	41,68%	41,90%	42,98%
§ 21 I Nr. 1 StVG	54,09%	49,37%	43,98%	41,32%	42,90%

berechnet nach Statistisches Bundesamt 1993 a–1997 a

d) Für den Längsschnitt verkehrsstrafrechtlicher Erledigungsprogramme ergeben sich aus Tabelle 5 deutliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Altersgruppen. Die Zahlen spiegeln zunächst allgemeine Trends wieder: Bei den Verkehrsdelikten (insgesamt) stabilisiert sich bis Mitte der 80er Jahre eine weitgreifende Einstellungspraxis, die jedoch vor allem durch die Staatsanwaltschaft getragen wird (vgl. Rieß 1985; Feltes 1987; Heinz 1996, 105). Aus diesem Grund gelangen weniger Verkehrstäter vor Gericht (also sinkende Zahl Abgeurteilter allen Alters), wobei der Anteil der dann verurteilten Personen konstant bleibt und nicht etwa gerichtliche Einstellungen zu einer zusätzlichen Abnahme der Verurteiltenquote führen. Bei Heranwachsenden hingegen hält die abfallende Entwicklung bis heute an, wozu allerdings auch die Gerichte mit zahlreichen Einstellungen beitragen (vgl. allgemein dazu Heinz 1992, 37ff.; 1996, 105f., 108f., sowie Tabelle 2). Nur so läßt es sich erklären, daß hier die sonstigen Erledigungen (also v.a. Einstellungen) in absoluten Zahlen langsamer als die Aburteilungen zurückgehen und damit relativ steigen.

Tabelle 5 kennzeichnet jedoch auch eine auffällige Entwicklung, wonach die Abschlußzahl bei den Heranwachsenden nicht nur langanhaltender, sondern über den Durchschnitt hinaus absinkt. Tendenziell werden also 18/20jährige Verkehrstäter im Altersvergleich immer weniger mit Anklagen oder Strafbefehlen belegt. Unklar ist dabei allerdings, ob dies auf einem sinkenden Verfahrensanfall bei der Staatsanwaltschaft (etwa infolge der Bevölkerungsentwicklung) oder zusätzlich darauf beruht, daß gerade die Verkehrsdelikte der Heranwachsenden altersbedingt und so besonders häufig im Ermittlungsverfahren eingestellt werden (was zwar dem Trend bei klassischen Delikten der unter 21jährigen entspricht, vgl. Eisenberg 1995, § 27/101, wofür hingegen die wenigen Querschnittsanalysen im Verkehrsbereich keine Anhaltspunkte lieferten, oben a). Schließlich ist aus Tabelle 5 noch ein Trend derart zu entnehmen, daß Verurteilungen im StGB-Bereich weiter abnehmen als bei JGG-Verfahren, was darauf hinweist, daß jedenfalls tendenziell auch bei den Verkehrsdelikten immer mehr Heranwachsende nach dem JGG behandelt werden (was freilich unter dem Niveau bei klassischen Straftaten bleibt, vgl. Tabelle 3).

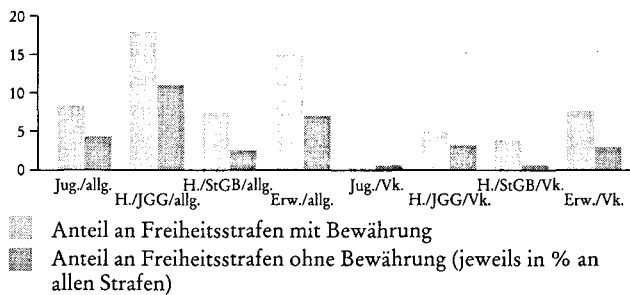
Tabelle 5: Abgeurteilte/Verurteilte wegen Verkehrsdelikt nach StGB/JGG im Längsschnitt (absolut und Index)

	alle Abgeurteilten	alle Verurteilten	alle abgeurteilte Hw.	verurteilte Hw./StGB	verurteilte Hw./JGG	sonstige Erledigungen bei Hw.
1980	392 184 (100)	329 280 (100)	57 878 (100)	29 635 (100)	17 050 (100)	11 193 (100)
1985	318 797 (81,3)	267 633 (81,3)	44 489 (76,9)	20 262 (68,4)	14 433 (84,6)	9 794 (87,5)
1990	301 967 (77,0)	258 681 (78,6)	31 517 (54,4)	13 584 (45,8)	10 967 (64,3)	6 966 (62,2)
1993	299 253 (76,3)	262 792 (79,8)	25 692 (44,4)	12 174 (41,1)	8 256 (48,4)	5 262 (47,0)
1995	298 010 (76,0)	262 054 (79,6)	24 029 (41,5)	10 974 (37,0)	7 820 (45,9)	5 235 (46,8)

berechnet nach Statistisches Bundesamt 1997 a (Hw. = Heranwachsende)

e) Daß die Populationen in den Rechtsfolgen unterschiedlich behandelt werden, zeigt Übersicht 1. Dabei wird zunächst erkennbar, daß – gemessen an der Anzahl der Freiheitsstrafen – bei allen Tätergruppen die Verkehrsdelikte weniger schwer bestraft werden als die allgemeinen Straftaten. Soweit dieser Befund auch für den JGG-Bereich gilt, schlägt sich darin das tatproportionale Denken der Richter nieder, die auch hier (in bestimmten Grenzen) die geringere Deliktsschwere im Straßenverkehr berücksichtigen, obwohl im Jugendrecht die StGB-Strafraahmen nicht gelten (vgl. Dünkel 1990, 115).

Übersicht 1: Anteile der Freiheitsstrafen an den Verurteilungen verschiedener Tätergruppen



berechnet nach Statistisches Bundesamt 1997 a für die ABL 1995 (Zahlen für Jugendliche: Jug. Heranwachsende: H. und Erwachsene: Erw., jeweils bei allgemeiner Delinquenz: allg. bzw. Verkehrsdelikten: Vk.)

Bei Anwendung des StGB existieren zahlreiche regionale »Übereinkünfte« der Beteiligten, wonach für die herkömmlichen Verkehrsdelikte je nach Schaden, Alkoholisierung usw. taxenförmige Geldstrafen festgelegt sind (vgl. Schäfer 1995, 337ff.). Im Wiederholungsfall kommt es bei § 316 StGB jedoch in über 40% der Verurteilungen zu einer Freiheitsstrafe (Pfeiffer/Savelsberg 1989, 38f.). Insgesamt lassen sich trotz der tendenziell größeren Milde bei Verkehrsdelikten bei genauerem Hinsehen Felder eines restriktiven Vor-

7 Zum Vergleich eine einzelne Deliktgruppe der klassischen Kriminalität: Bei Diebstahl und Unterschlagung (§§ 242–248 c StGB), einem Jugenddelikt schlechthin, betragen die JGG-Quoten von 1991–95: 78,68%, 75,66%, 71,33%, 72,53%, 75,62% (berechnet nach Statistisches Bundesamt 1993 a–1997 a).

gehens altersübergreifend nachweisen: Soweit nämlich Verkehrstäter wiederholt auffällig werden

(zur Sanktionseskalation in JGG-Fällen vgl. *Gerken/Berlitz* 1988, 12ff.; *Storz* 1992; *Hering* 1993; zusammenfassend *Eisenberg* 1995, § 31/56)

oder soweit bei einem Verkehrsdelikt eine besonders schwere Folge beim Opfer mit Trunkenheit des Täters zusammenfällt

(vgl. dazu *Kerner* u.a. 1985, 111ff.; *Böhm* 1987, 411f.; *Kölbel* 1997, 146f.),

neigt die Rechtsprechung zu stationären Sanktionsformen.

Beachtenswert ist, daß im JGG-Bereich und dort insbesondere für Heranwachsende die *Freiheitsstrafen* die längsten sind:

83,67% (allgemeine Delikte) bzw. 73,67% (Verkehrsdelikte) aller Freiheitsstrafen gegen Heranwachsende/JGG waren 1995 länger als sechs Monate (dagegen 43,53% bzw. 12,5% bei nach StGB bestraften Heranwachsenden und ähnliche Werte bei Erwachsenen, berechnet nach Statistisches Bundesamt 1997a).

Die nach JGG behandelten Heranwachsenden werden überdies am häufigsten überhaupt mit Freiheitsstrafen belegt (Übersicht 1); nur im Verkehrsbereich führt die wahrscheinlich höhere Anzahl erwachsener, vorbestrafter Verkehrstäter zu einem größeren Haftstrafenanteil der über 21jährigen⁸. Damit gibt die Übersicht in cursorischer Form wieder, was ebenso detailliertere Untersuchungen (vgl. z.B. *Dünkel* 1990, 91, 124ff.; 1993, 157ff.; *Pfeiffer* 1991, 363ff.) für das Jugendstrafrecht allgemein absichern: Soweit statt der Tat die Person des Heranwachsenden in das Zentrum der gerichtlichen Aufmerksamkeit gerät, kommt es insbesondere bei Wiederholungstätern zu einer *Schlechterstellung*, wenn jene nach JGG bestraft werden

(vgl. zusammenfassend etwa *Heinz* 1990, 35ff.; *Kaiser* 1990, 64; *Sonnen* in *Diemer* u.a. 1995, § 105/6).

Vor diesem Hintergrund ist dem Diagramm zu entnehmen, daß sich das JGG auch bei Verkehrsdelikten für einige Heranwachsende als »Erziehungsfalle« realisieren kann, weil die etwas höhere Quote an Freiheitsstrafen im JGG-Bereich nicht mit der dort größeren Deliktsschwere erklärt werden kann⁹. Eingreifen dürften vielmehr die bekannten Effekte, wonach Jugendstrafe durch ihren (vermeintlich) erzieherischen Charakter nach Verkehrsvergehen mitunter eher verhängt wird, als dies bei der vergeltenden Freiheitsstrafe der Fall ist. Zu berücksichtigen bleibt dabei aber, daß es sich hier um kleine Personengruppen (vgl. Fußnote 8) handelt und sich die Benachteiligung somit (im Verkehrsbereich) eher in Einzelfällen ergeben kann. Verglichen mit anderen Deliktgruppen werden nämlich junge Verkehrstäter sehr selten mit Freiheitsstrafe und Untersuchungshaft belegt (vgl. *Jehle* 1995, 63ff.).

f) Verschiedentlich nachgewiesen wurde, daß die Tatsschwere auch im jugendrichterlichen Bereich die Rechtsfolgenauswahl bedeutend mehr beeinflusst als die Erziehungsbedürftigkeit des Angeklagten (vgl. *Hermann/Wild* 1989). Offenbar gilt dieser Befund auch für Verkehrsverstöße. Aus der Darstellung der *deliktsspezifischen Sanktionsstruktur* in Tabelle 6 geht erneut hervor, daß die Praxis (von der Verfahrensart unabhängig) § 222 StGB am härtesten sanktioniert und §§ 142, 230 StGB (nach StGB) am leichtesten. Fahren ohne Fahrerlaubnis wird nach JGG wie auch StGB häufig stationär geahndet, was sich mit einem großen

Wiederholungstäteranteil (daher die früheren Fahrerlaubnisentziehungen) erklären läßt.

Für die formellen Verfahrenserledigungen folgt aus *Tabelle 6* für den JGG-StGB-Vergleich wieder ein höherer Anteil freiheitsentziehender Rechtsfolgen beim Jugendstrafrecht (Ausnahme § 316 StGB). An die Stelle der Geldstrafe treten hier Verwarnungen, Arbeits- und Geldauflagen. Weisungen – die einzigen Rechtsfolgen, die als ambulante Maßnahmen einen verkehrspädagogischen Inhalt haben können – werden eher selten verhängt (vgl. die Zahlen bei *Lux* 1993, 47). Diese eindeutige Bevorzugung der Zuchtmittel, die mit ihrem »Denkzettelcharakter« nahezu klassische Strafformen lediglich unter erzieherische Etiketten bringen (vgl. *Walter* 1989, 85), drückt recht deutlich das traditionelle Strafdenkens der Praxis selbst bei Anwendung des JGG auf heranwachsende Verkehrstäter aus (vgl. *Heinz* 1986, 585). Dies wird zusätzlich gestützt durch Untersuchungen, die auch bei Erledigungen nach §§ 45, 47 JGG ein Überwiegen der Zuchtmittel und Arbeitsweisungen belegen (vgl. *Heinz/Hügel* 1987, 32ff. für alle Deliktbereiche).

Tabelle 6: Rechtsfolgenstruktur bei verurteilten heranwachsenden Verkehrstägern (je in %)

	StGB-Anwendung			JGG-Anwendung					
	FS	GS bis DM30,-	GS über DM30,-	JS	Arrest	Geldauflage	Arbeitsauflage	Verwarnung	Weisungen
§ 222 StGB	32,5	1,1	66,4	32,6	3,7	34,1	20,7	20,7	17,0
§ 230 StGB	3,9	58,4	37,7	3,2	6,1	50,4	26,0	34,0	14,4
§ 315 c StGB	7,9	8,9	83,2	3,8	6,6	53,7	26,2	35,2	14,4
§ 142 StGB	4,5	57,4	38,1	3,2	7,8	47,9	28,7	35,8	20,0
§ 316 StGB	10,1	41,3	48,6	2,6	4,8	58,6	23,5	35,7	18,2
§ 21 I Nr. 1 StVG	14,1	52,7	33,2	3,2	12,6	32,3	35,0	37,6	22,4

berechnet nach Statistisches Bundesamt 1997a

(FS = Freiheitsstrafe; GS = Geldstrafe; JS = Jugendstrafe)

g) Nimmt man *zusammenfassend* die Reaktionsmuster der Praxis in den Fällen von Verkehrsdelikten Heranwachsender in den Blick, bleibt festzuhalten: Generell werden Verkehrsdelikte lückenloser geahndet als die sonstige Kriminalität. Dies geschieht zu einem maßgeblichen Teil über das

8 Bei den Aussagen zu den heranwachsenden Verkehrstägern ist die geringe absolute Anzahl der von Freiheitsstrafe betroffenen Personen (363 nach JGG, 256 nach StGB) zu beachten. Weil sich jedoch der Befund für den Straßenverkehr einpaßt in korrespondierende größere Daten zur klassischen Kriminalität, dürfte dies unschädlich sein.

9 Daß die andere Härte nicht auf den jeweiligen Delikten beruhen kann, zeigen folgende Daten: Die (bei Verkehrsdelikten) nach JGG verhängten Jugendstrafen beruhen überwiegend auf »durchschnittlichen« Tatbeständen – 30,8% auf § 21 StVG; 18,0% auf 316 StGB; 15,6% auf § 142 StGB; 10,8% auf § 315 c StGB und nur 10,6% auf § 222 StGB (berechnet nach Statistisches Bundesamt 1997a) – und damit nicht auf einer auffälligen Deliktstruktur. Weil 87% aller Jugendstrafen auf Heranwachsende entfallen, dürfte diese Aussage auch für diese Täter gelten. Denkbar wäre es aber, daß die häufigeren Freiheitsentziehungen im JGG-Bereich auf einem größeren Anteil an Wiederholungstätern basieren, was die amtliche Statistik jedoch gerade nicht andeutet: Sowohl bei den JGG- als auch den StGB-Verurteilungen wegen Verkehrsdelikten sind ca. 34% der Täter vorbestraft (vgl. Statistisches Bundesamt 1997a); genauere Angaben läßt das Material nicht zu). In der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes sind die sanktionierten Personen bis zu 20 Jahren überdies deutlich weniger mit einer Voreintragung wegen einer Straftat registriert (vgl. Bundesanstalt 1995, Tabellenband S. 240).

Strafbefehlsverfahren. Um auch für Heranwachsende jenen Weg nutzen zu können, lehnt die Staatsanwaltschaft § 105 JGG oftmals von vornherein ab. Hinzu tritt die Neigung der Gerichte, aus sachlichen Erwägungen heraus das StGB für diese Delikte zu bevorzugen. Etwas anderes gilt allein bei (folgen-)schwerer Verkehrskriminalität. In ihrer Härte bleiben die (nach StGB oder JGG) verhängten Rechtsfolgen im Verkehrsbereich unter dem Niveau der klassischen Deliktsfelder. In Einzelfällen können sich Benachteiligungen ergeben, wenn auf den Heranwachsenden das JGG angewendet wird. Im übrigen sind die JGG-Rechtsfolgen auch nach Verkehrsdelikten überwiegend herkömmlicher Natur.

2. Verkehrsvergehen Heranwachsender: Die empirische Perspektive

a) Junge Verkehrsteilnehmer gehören zu den auffälligsten Teilen der gesamten Fahrerpopulation. Umgerechnet auf die Bevölkerungszahlen der jeweiligen Altersgruppe und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Jahresgesamtfahrleistungen begehen die unter 21jährigen die häufigsten Verkehrsdelikte. Ein ähnliches Niveau erreichen allenfalls noch die Jungerwachsenen im Alter bis zu 25 Jahren (vgl. Bundesanstalt 1995, 42, 46). Die Analyse der Deliktstruktur zeigt, daß es gerade die unfallbezogenen und die schwereren Verstöße sind, die bei den Heranwachsenden überproportional auftreten (vgl. Bundesanstalt 1995, Tabellenband 40). Damit korrespondiert eine Unfallbelastung, wonach die jungen Fahrer nicht nur die meisten Unfälle erleiden (zusammenfassend *Elander* u. a. 1993, 284), sondern dies überdurchschnittlich oft infolge von Fahrformen, die auf *besondere Risiken im Verkehrsverhalten* hinweisen (Alleinunfälle, überhöhte Geschwindigkeit, vgl. *Kaiser* 1978, 68f.; *Arandt* u. a. 1992, 19ff., 122ff.; *Schlag/Schleger* 1995, 10).

Heranwachsende sind aber nicht nur mit Verkehrsvergehen und Unfällen überdurchschnittlich belastet, sondern auch in deren Vorfeld ergeben Fahrbeobachtungen immer wieder eine erhöhte Riskanz dieser Altersgruppe (höhere Geschwindigkeiten, dichteres Auffahren, geringere Abstände beim Überholen u. ä., vgl. zusammenfassend *Elander* u. a. 1993, 287; *Gregersen/Bjurulf* 1996, 235).

Zugrunde liegen jenen objektiv gefährlicheren Fahrstilen spezifische Auffälligkeiten: Die Fähigkeiten der jungen Fahrer entsprechen keinesfalls den Anforderungen, die aus den Verkehrssituationen folgen, in die sie sich infolge *besonders unangepasster, verkehrsbezogener Reflexionsmuster* (zu deren Nachweis etwa *Parker* u. a. 1992) begeben.

Die Verkehrsforschung nahm natürlich schon sehr früh gerade die Fahrer niedrigeren Alters in den Blick, so daß sich ein breites Material angesammelt hat. Hierüber einen Überblick zu erlangen, ist daher schwierig, zumal z. B. die Verkehrspsychologie eine typisch sozialwissenschaftliche Vielgestaltigkeit präsentiert. Dennoch wären einige Aussagen zu treffen und hier wiederzugeben, die einerseits konsensfähig erscheinen und andererseits bedeutsam für die Strafrechtspraxis sind:

b) (Abweichendes) *Verkehrsverhalten* läßt sich verstehen in einem Spannungsverhältnis zwischen der Handlungsumgebung, dem sozialen Hintergrund außerhalb des Straßenverkehrs und den Vermittlungen beider Ebenen auf die Akteure, so daß sich hierin Interaktionen der durch ihre all-

gemeine Sozialisation geprägten Fahrerpersone mit einer spezifischen Umwelt ausdrücken (vgl. *Kölbel* 1997, 167).

Die Verkehrsteilnahme findet innerhalb einer konkret erlebbaren *Tatgegenheitsstruktur* statt, die sich in ihren Eigenheiten abhebt von sonstigen Alltagssituationen: Realistische Erfahrungsbildung, die bezogen ist auf die allgegenwärtigen Fremd- und Eigengefährdungen des Straßenverkehrs, sind erschwert (»verzerrte Informationsverarbeitung«); zwischenmenschliche Kommunikationen und die Wahrnehmung des anderen sowie eine darauf aufbauende Verhaltenskultur werden behindert (»verschobene Fremdwahrnehmung«); informelle Verhaltensstandards bildeten sich bislang kaum und an ihrer Stelle eingreifende positivierte Normen werden sozial und instanziell nur stark eingeschränkt durchgesetzt (»wegfallende Fremdwänge«).

Aber auch *soziale Gegebenheiten in der Außenwelt* begünstigen Verkehrsdelinquenz: In der gesellschaftlichen Wertstruktur wird Risiko zur Norm, weil durchsetzungsfähige, sportlich-gekonnte Fahrstile mit sozialer Geltung zusammenfallen; die Verpflichtungen, zu deren Erfüllung die Verkehrsteilnahme erfolgt, drängen zur Minimierung der Fahrzeit und damit zu höherer Riskanz; im allgemeinen Lebensvollzug gewachsene Bedürfnisse nach einem positiven Erleben des Selbst lassen sich durch riskantes Fahrverhalten umsetzen.

Beide Faktorengruppen formen ein Umfeld-Gefüge, das Bereitschaften zum unangepassten Fahren fördert, denn es prägt während der Verkehrssozialisation den jeweiligen Fahrstil in seinen zwei Schienen: dem individuellen Potential fahrerischer Fähigkeiten sowie insbesondere den *subjektiv repräsentierten Verhaltensmustern* (d. h. auch abweichenden Einstellungen, Risikobereitschaften, Normbindungen, vgl. zum Ganzen *Kölbel* 1997, 161 ff.).

c) Aus diesem vorerst altersunabhängig gehaltenen Problemzusammenhang lassen sich nun einige Schwerpunkte herausfiltern, die spezifisch die Gruppe der Heranwachsenden treffen und deren besonderen Verhaltensmuster beeinflussen:

- Zunächst ist festzuhalten, daß die (oben 2.a) für Hell- und Dunkelfeld) beschriebene Unangepasstheit des jugendlichen Verkehrsverhaltens durchaus nicht für eine geschlossen-homogene Altersgruppe gilt. Untersuchungen ergaben vielmehr, daß sowohl hinsichtlich des Umfangs der fahrerischen Delinquenz als auch der qualitativen Strukturen in den problematischen Fahrstilen durchaus verschiedene Gruppen der jungen Fahrer zu fixieren sind (vgl. *Lange* 1993; *Schulze* 1996), wobei die riskanteren Typen keinesfalls die Mehrheit der Altersgruppe einschließen müssen. Umfänglicher angelegte Analysen zeigten dann bei erheblichen Teilen der betreffenden Subpopulationen eine beachtliche *Auffälligkeitskomplexität*: Die Verhaltensordnungen realisieren sich hier nicht nur in sehr vielfältigen Normabweichungen im Verkehrsbereich, sondern es tritt riskantes Verhalten auch in den externen Lebenszusammenhängen hinzu, was gleichzeitige, *angepasste gestaltete Lebensbereiche* (Arbeit u. ä.) freilich nicht ausschließt (vgl. *Matt* 1995, 155). Risikosphären existieren insofern parallel, aber mehrgestaltig. Empirisch belegt wurde, daß problematisches Gesundheitsverhalten (Rauchen, Alkohol, Schlafgewohn-

heiten) sowie problematisches Sozialverhalten (bis zur strafrechtlichen Delinquenz) zusammenfallen mit besonders riskantem Verkehrsverhalten (gemessen an bestimmten Fahr- oder Vergehensformen, vgl. *Jessor 1987; Wilson/Jonah 1988*). Von Bezugspersonen und -gruppen der Betroffenen wird dies weitgehend geteilt oder doch toleriert (*Hilsenbeck/Korth 1997*). Hinzu kommt, daß die Risikofahrer oftmals auch spezifische Freizeitstile pflegen, wonach sie häufiger überhaupt und häufiger in gefährlicher Umgebung (nachts, Überlandstraßen) fahren (*Osgood u.a. 1996; Schulze 1996*), so daß quantitative und qualitative Risikoexpositionen die Verkehrsunfallgefahren erhöhen.

Auffälliges Verhalten von Adoleszenten ist daher aus dieser Sicht von umfänglicher Natur, und die Verkehrsdelinquenz stellt eine isoliert beobachtete Facette dar. Insofern überlagern die generellen Lebensstile in ihrer Bedeutsamkeit diejenige der Verkehrssituation (vgl. *Jessor 1987, 10*); Verkehrsdelinquenz wird eher ein Produkt strategischer Dispositionen als situativer Gegebenheiten. Maßgeblich für den hier interessierenden Gegenstand ist jedoch, daß dieses Komplexitätsphänomen *abnimmt mit steigendem Alter der Fahrer* (vgl. *Wilson/Jonah 1988, 185f.*) und sich daher bei den Älteren abweichendes Verhalten zunehmend beschränkt auf den Verkehr als einen insofern begünstigenden Lebensbereich.

- Der Hintergrund zu diesem Verhalten läßt – empirisch ebenfalls belegt – eine besondere *Irrationalität* erkennen, die das psychologische Verhältnis der Auffälligen zum Kraftfahrzeug und dem Fahr-Erleben kennzeichnet. Ausgehend von der Einsicht, daß nicht allein aus dem Aktivitätszweck, sondern ebenso aus der Aktion selbst motivatorische Anreize folgen, ließ sich nachweisen, daß ungewöhnliche Bewegungszustände, erregende Bedrohungswahrnehmungen und daran gekoppeltes Kompetenzerleben positiv empfunden werden können und so in erheblichem Maße Handlungsbereitschaften beeinflussen (vgl. *Rheinberg 1996*, für Motorradfahrer). Insbesondere bei den jüngeren Fahrern zeigte man, wie sich mit dem Erlangen erster Bediensicherheiten und fahrerischer Routinen ein weitverbreitetes Erlebensgefüge etabliert, gruppiert um das Abstecken und Austesten eigener Grenzen sowie das Erleben von Größe und Können. Riskantes Verkehrsverhalten eröffnet leicht erreichbare Räume von Ablenkung, Spannungsgewinn und Selbstbewahrung (vgl. *Bliersbach/Dellen 1981, 18ff.*; sowie die umfangreichen Erhebungen seiner Forschungsgruppe zusammenfassend *Schlag 1993*). Expressive Dimensionen dieser Art sind bei annähernd jedem Verkehrsteilnehmer festzustellen, vor allem aber gilt das für die emotionale Beteiligung der Jungen und unter ihnen der besonders riskant Fahrenden (vgl. *Weißbrodt 1989, 19ff., Lange 1993, 181ff.; Schulze 1996*). Bei dieser Gruppe dient offenbar das gesamte, komplexe Auffälligkeitsverhalten (auch außerhalb des Verkehrs) vergleichbaren Bedürfnissen, insbesondere der *Selbst-Aufwertung* (vgl. *Wilson/Jonah 1988, 174*)¹⁰.
- Die vg. Komponente erzeugt in jugendspezifischer Weise delinquenzbegünstigende Einstellungen zum Verkehrsverhalten. Setzen sich diese Dispositionen in fahrerische Aktionen um, schließt deren höhere objektive Riskanz

ein, daß die Situationsbewältigung weitergehende Kompetenzen erfordert. Junge Fahrer bringen nun zwar (altersbedingt) günstige physiologische Voraussetzungen mit, doch bleiben jegliche *Fähigkeitsfaktoren*, die erst fahrerische Erfahrung formt, unter dem Durchschnitt. Dies wird von den Betroffenen kaum reflektiert, denn gerade die heranwachsenden Fahrergruppen offenbaren nach den ersten (folgenlosen) Fahrerlebnissen immer wieder die unrealistischsten (positiven) Einschätzungen der eigenen Fertigkeiten (zusammenfassend *Gregersen/Bjurulf 1996, 234f.*). Jene Selbstüberschätzung überkompensiert anfängliche Könnensgewinne, was das Problem nochmals verschärft (vgl. *Zuzan 1996, 60ff.*).

In den Verkehrswissenschaften herrscht nun Unsicherheit, wie die fertigungsorientierte Seite gegenüber dem »Jugendlichkeitsrisiko« (d.h. der Risikoneigung) zu gewichten ist. Immerhin läßt sich festhalten, daß beide Seiten interagieren müssen, wenn auch die Einflüsse der Ebene »technischer« Kompetenz – insbesondere bei den Jüngsten – wohl oftmals überschätzt wurde (zum Streitstand *Evans 1991, 100f.; Elander u.a. 1993, 284ff.; Gregersen/Bjurulf 1996, 229ff.*)

Anders ließe es sich z.B. nicht erklären, daß alle Fahranfänger häufiger in Unfälle verwickelt sind, unter ihnen deutlich weniger aber die älteren (vgl. zusammenfassend *Gregersen/Bjurulf 1996, 230f.*), und daß die Legalbewährung umso schlechter ist, je jünger die Fahranfänger sind (vgl. *Weinand 1997, 140*). Für den hier interessierenden Gegenstand folgt daraus, daß sich *anfängertypische Erfahrungsdefizite bündeln* mit jugendtypischer Erlebensuche, und beides fällt zusammen bei den Heranwachsenden, weil in jener Altersgruppe regelhaft der (kraftfahrende) Eintritt in die Verkehrswelt erfolgt.

- Diesem spezifisch für Heranwachsende geltenden Problemgefüge wäre schließlich noch ein ergänzendes Moment hinzuzufügen, denn *Alkohol und Straßenverkehr* interagieren hier in bemerkenswert konflikthafter Form. Allerdings ist die Belastung junger Fahrer mit Alkoholdelikten weniger überdurchschnittlich als bei Verkehrsverstößen insgesamt. Das vorliegende Material zeigt, daß unter 21jährige eher weniger alkoholisiert fahren (und wenn, dann mit geringeren BAK) als Fahrer mittleren Alters (etwa *Krüger/Vollrath 1997* für Messungen im Dunkelfeld, dabei aber Verschiebungen in den NBL). Bei Trunkenheitsunfällen sind sie dann freilich wieder überrepräsentiert (zum vielfach größeren Verunfallungsrisiko junger Fahrer unter Alkohol vgl. *Krüger/Vollrath 1997*; zum Ganzen zusammenfassend *Elander u.a. 1993, 281*), und auch die Sanktionsquote ist auf recht hohem Niveau (vgl. Bundesanstalt 1995, Tabellenband S. 40). Offenbar sind angetrunkene junge Fahrer noch weniger in der Lage, fahrerischen Anforderungen zu genügen als ältere (vermutlich weil sie alkoholbedingt weitergehend ent-

¹⁰ Es läßt in diesem Kontext aufmerken, daß von der Perspektive der Verkehrswissenschaft der Hinweis erfolgt, wonach komplexes delinquentes Verhalten (innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs) einheitlichen psychischen Bedürfnissen nach einem (kompensatorischen) positiven Selbsterleben folgt, und daß dies dann zusammentrifft mit soziologischen/kriminologischen Ansätzen (vgl. etwa *Hurrelmann 1995, 182ff.; Kräußl/Ludwig 1993, 4ff.*), die aus der anderen Richtung gerade an diesen Prozessen anknüpfen.

hemmt werden, oder weil neuerworbene Fähigkeiten schneller wegfallen als bereits stabilisierte), was die Konsequenzen der Trunkenheit gravierender werden läßt.

Im Kontext dieser Auffälligkeitsstruktur dürften dann folgende Faktoren eingreifen: Die Trunkenheitsdelinquenz der Älteren wird zu einem wesentlichen Teil durch Personen mit problematischen Trinkgewohnheiten getragen (vgl. *Stephan* 1988), wohingegen sich bei den bis 20jährigen derartige Abhängigkeiten noch weniger oft ausgebildet haben (deshalb die geringere Belastung mit folgenlosen Trunkenheitsfahrten). Gleichwohl ermitteln alle Studien zum komplexen Risikoverhaltensstil ein ausgeprägteres Trinkverhalten bei den auffälligen Jugend-Subpopulationen und damit bei diesen Gruppen eine den älteren Autofahrern ähnliche Tendenz (vgl. z.B. *Schulze* 1996, 29f.). In Verbindung mit den häufigeren nächtlichen Fahrten zeigt sich dann, wie bei derartigen Lebensstilen die Trunkenheitsseite das allgemein gefährliche Verkehrsverhalten quasi noch ergänzt (vgl. *Schulze* 1996, 43; *Hilsenbeck/Korth* 1997).

3. Verkehrsvergehen Heranwachsender: Zur jugendstrafrechtlichen Behandlung de lege lata

Bislang wurde die Verkehrskriminalität der 18–20jährigen empirisch aufgenommen, und jeweilige Kernaussagen – daß es sich um ein offenbar sehr jugendgemäßes Phänomen handelt, gleichzeitig aber überwiegend nach den Regeln des StGB geahndet wird – weisen hin auf einen wahrscheinlichen Bruch in der justizpraktischen Handhabung des § 105 I JGG. Genauer: Im Begriff der »Jugendverfehlung« in § 105 I Nr. 2 JGG¹¹ deutet sich ein Mißverständnis der Praxis derart an, daß sie sein Vorliegen bei Verkehrsvergehen überwiegend verneint, was aber keineswegs übereinzustimmen scheint mit den Befunden der Verkehrsforschung.

a) Eine *Jugendverfehlung* liegt vor, wenn ohne Rücksicht auf die Persönlichkeit des Täters eine für das Jugendalter typische Straftat gegeben ist (vgl. *Schaffstein/Beulke* 1995, § 8, 2.a). Nach allgemeiner Ansicht (und dem Gesetzeswortlaut) kann dies folgen aus Art und Umständen des Aktes, wenn sich darin jugendtypische Verhaltensweisen zeigen (»Ausführungsart«), oder wenn die Beweggründe der Tat gleichfalls Merkmale offenbaren, die für die jugendliche Entwicklungsphase charakteristisch sind

(»Vordergrundmotivation«, vgl. *Eisenberg* 1997, § 105/34; *Brunner/Dölling* 1996, § 105/14; *Nix* in ders. 1994, § 105/4).

Das sich in der Straftat ausdrückende Reifeproblem wirkt sich rechtlich aus in den speziellen Sanktionsformen des JGG. Dieses besondere, spezialpräventive Instrumentarium ist alles in allem dann heranzuziehen, wenn die Art der konkreten Normverletzung eine jugendbedingte Beeinflußbarkeit äußert

(vgl. *Walter* in DVJJ 1996, 322; BGHSt 12, 116, 119, für Sachverständige *Strunk* u.a. 1995, 151).

Insofern enthält § 105 I Nr. 2 JGG nun zugleich ein normimmanentes Problempotential, das heute allgemein anerkannt, aber vor allem im Kontext des § 105 I Nr. 1 JGG diskutiert wird: Es existiert bekanntlich gerade kein Typus des jugendlichen Entwicklungsabschnittes zwischen 14 und 18 Jahren (bzw. keine in generellen Zahlen fixierbare, typisch jugendbedingte Beeinflußbarkeit), die Entwick-

lungsprozesse vollziehen sich vielmehr kontinuierlicher und ohne derartige Alterszäsuren (vgl. DVJJ 1977, 3). Der Gesetzgeber ist 1953 freilich von einer solchen Abschnittsvorstellung ausgegangen, denn allein so ist die Existenz des § 105 I Nr. 2 JGG überhaupt plausibel. Die zweite Variante des § 105 I JGG hat nämlich nur dann einen deutlich ausgeprägten Anwendungsbereich, wenn man die Gesamtregelung derart versteht, daß wie ein Jugendlicher zu behandeln ist, wer einem 17jährigen entspricht oder zumindest wie ein 17jähriger handelt (d.h. sog. Jugendstreich, vgl. *Dallinger/Lackner* 1965, § 105/36). Verwendet man den *Jugendbegriff* dagegen mit heutiger Sicht offener (etwa: weniger bereits gefestigt, sondern überwiegend noch in Entwicklung begriffen, vgl. etwa BGH NSStZ 1989, 574), reduzieren die damit verbundenen Unschärfen die ausschließliche Einschlägigkeit des § 105 I Nr. 2 JGG ganz erheblich auf maßgeblich von Entwicklungsprozessen geprägtes Handeln eines Heranwachsenden, der als solcher dagegen überwiegend »fertig« (»erwachsen«) ist.

Weil das aktuelle Normverständnis sich dem empirisch belegten Abschied vom abschnittsbezogenen Entwicklungsmodell längst nicht mehr verschließen, zugleich aber das enge Anwendungsfeld des § 105 I Nr. 2 JGG nicht handhaben kann, erzeugt es eine Regelungsinterpretation, die zwar mit der gesetzgeberischen Ausgangsintention nur wenig gemein hat, aber praktikabel ist: § 105 I Nr. 2 JGG ist trotz seiner weitgehenden Überschneidungen mit Nr. 1 nicht entbehrlich, weil er eine *Beweiserleichterung* enthält, wonach bei Vorliegen von Nr. 2 die anspruchsvolleren Voraussetzungen der Nr. 1 nicht zu prüfen sind (vgl. nur *Eisenberg* 1997, § 105/2). Bezogen auf Verkehrsdelikte Heranwachsender wird sich auf dieser Grundlage sogar formulieren lassen, daß geradezu eine Vermutung für eine Jugendverfehlung besteht, weshalb § 105 I Nr. 1 JGG für die Praxis bei dieser Deliktgruppe nahezu entbehrlich sein müßte (dazu sogleich).

b) Im ersten Eindruck kann man § 105 I Nr. 2 JGG durchaus *statistisch* verstehen (und diese Interpretation muß auch bei den Rechtsanwendern präsent sein, vgl. oben 1.b). Argu-

11 Selbstverständlich ist neben der Jugendverfehlung auch folgendes zu beachten: Gemäß § 105 I Nr. 1 JGG sind heranwachsende Verkehrstäter mit den Rechtsfolgen des JGG zu belegen, wenn der Betreffende in seinem Entwicklungsstand (d.h. dem sozialen Wertverinnerlichungs- oder dem kognitiven Reifungsprozeß) eher dem Lebensabschnitt eines Jugendlichen entspricht als den Merkmalen eines Erwachsenen (vgl. BGH NSStZ 1989, 574). Dabei soll dahinstehen, ob man damit nicht das Heranwachsendenstadium generell beschreibt (vgl. *Walter/Pieplow* 1989, 576), wichtig ist an dieser Stelle nur, daß dies von den Eigenarten der Person her zu bestimmen ist. Das Delikt – und dieser Beitrag handelt von einer Deliktgruppe – ist hier allenfalls insofern bedeutsam, daß aus der Begehungsweise o.ä. Reifeindizes folgen können, nicht aber aus der Deliktart selbst (vgl. *Eisenberg* 1997, § 105/30ff.). Weil also die Besprechung von § 105 I Nr. 1 JGG Personenfaktoren in den Blick nimmt, und weil die Anwendung dieser Norm jeglichem Delikt offen stehen muß, soll in diesem Beitrag nur folgende Aussage getroffen werden: Aus der Begehung von Verkehrsdelikten folgt – wie sich zeigen wird – jedenfalls kein Indiz für die bestehende Reife des Täters. Es gilt allenfalls umgekehrt, daß die fehlende Reife in diesem bestimmten Lebensbereich wahrscheinlich wird. Die Praxis dürfte zu diesem Punkt aber gar nicht gelangen, weil sie zumeist schon § 105 I Nr. 2 JGG bejahen muß. Im Kern bedeutet das, daß Verkehrsdelinquenz für die Anwendung des § 105 I Nr. 1 JGG gerade *keine* Besonderheit bzw. Herausforderung darstellt, wohl aber für die Konstellation des Jugenddelikts.

mentieren ließe sich nämlich, daß abweichendem Verhalten, das weniger eindeutig jungen Menschen zuzuschreiben, sondern selbst im offenkundig werdenden Hellfeld gesellschaftlich ubiquitär verteilt ist, die Jugendtypik gerade fehlen müsse. Und auf Verkehrsstraftaten trifft der Befund der gesellschaftlichen Gleichverteilung ganz besonders zu. *Tabelle 7* zeigt, daß Heranwachsende zwar bei allen Formen der bekanntgewordenen Delinquenz die meistbelastete Gruppe bilden, doch vermindern sich die Unterschiede zu den Erwachsenen im Verkehrsbereich deutlich, und dies erst recht, sofern man auch die Ordnungswidrigkeiten einbezieht. Zwar nimmt die Mehrauffälligkeit 18–20-jähriger bei Berücksichtigung ihrer Fahrleistungen wieder zu (vgl. Bundesanstalt 1995, 46), doch enthält *Tabelle 7* gleichwohl deutliche Hinweise auf die besondere (Alters-)Ubiquität der Verkehrsdelikte.

Diese *größere statistische Gleichheit* der Verkehrsdelinquenz hat die veröffentlichende Gerichtspraxis als Argument gegen § 105 I Nr. 2 JGG immer wieder abgelehnt (vgl. BayObLG StV 1984, 520 allgemein und für Verkehrsstraftaten BayObLG DAR 1956, 19; OLG Hamm VRS 18, 113; NJW 1960, 1967; KG VRS 22, 373; OLG Hamburg NJW 1963, 67; OLG Frankfurt/M. NJW 1970, 957; BayObLG VRS 62, 55; BayObLG bei Janiszewski/NStZ 1988, 122; OLG Zweibrücken VRS 54, 113; NZV 1989, 442; AG Saalfeld NStZ 1994, 89; *anders* nur OLG Düsseldorf VRS 30, 175; wie die Rspr. *Dallinger/Lackner* 1965, § 105/35; *Schaffstein/Beulke* 1995, § 8, 2.a); *Brunner/Dölling* 1996, § 105/14; *Ostendorf* 1994, § 105/17).

Dies geschah natürlich zu Recht, denn bereits der Kurzüberblick zur Verkehrsforschung hat gezeigt, daß sich bei aller Ubiquität der Auffälligkeit und den gemeinsamen Hintergründen (oben 2.a) sowohl bzgl. der äußeren Form als auch der Beweggründe jugendspezifische Syndrome sehr wohl ausmachen lassen (oben 2.b) sowie sogleich).

Tabelle 7: Alterstruktur bei verschiedenen Delinquenzbereichen im Hellfeld (für ABL)

	Jugendliche	Heranwachsende	Erwachsene	Relation (J:H:E)
Bevölkerungszahl 1992	2552600	2166300	50869400	
Verurteilte ohne Verkehr 1992 (pro 1000 d.B.)	28051 (10,99)	42406 (19,58)	38055 (7,48)	0,56:1:0,38
Verurteilte im Verkehr (pro 1000 d.B.)	4357 (1,71)	21637 (9,99)	235605 (4,63)	0,17:1:0,46
Eintragungen VZR 1992 (pro 1000 d.B.)	16000 (6,27)	136000 (62,78)	2425000 (47,67)	0,1:1:0,76
Bevölkerungszahl 1993	2583200	2069000	51204800	
Verurteilte ohne Verkehr 1993 (pro 1000 d.B.)	29113 (11,27)	46688 (22,56)	422963 (8,26)	0,5:1:0,37
Verurteilte im Verkehr 1993 (pro 1000 d.B.)	4243 (1,64)	20430 (9,87)	237355 (4,64)	0,17:1:0,47
Eintragungen VZR 1993 (pro 1000 d.B.)	13000 (5,03)	131000 (63,32)	2545000 (49,70)	0,08:1:0,78

berechnet nach Statistisches Bundesamt 1994c, 1995c, 1996a, Kraftfahrt-Bundesamt 1996, 1996a

c) Offen bleibt bislang, die Typik der Jugendverfehlung positiv zu bestimmen, wobei für die Verkehrsdelikte die *Vordergrundmotivation* zur zentralen Frage wird. Soweit ersichtlich, hat man dieses Tatbestandsmerkmal bislang stets nur fragmentarisch und kausalistisch konkretisiert, und

mehr kann angesichts des problematischen Jugendbegriffes auch nicht erwartet werden. Die Rechtsprechung betrachtet folgende Beweggründe als charakteristisch für die jugendliche Entwicklungsphase:

- Leichtsinn und Unüberlegtheit (BGH StV 1987, 307);
- fehlende Beherrschung von Wut und Zorn (BGH NStZ 1989, 549);
- Mangel an Ausgeglichenheit und Besonnenheit (BGH NStZ 1986, 549);
- Abenteuerlust (BGH StV 1989, 311);
- Vorstellungen von Heldenhaftigkeit sowie Mangel an Mitgefühl und an Selbstsicherheit (OLG Zweibrücken NStZ 1987, 89).

Dieses Spektrum muß hier hingenommen werden, weil es eine Expressivität beschreibt, die offenbar tatsächlich zwischen den alltäglichen Erlebniswelten junger Menschen und der Normalität ihrer spontanen Abweichungen vermittelt (vgl. *Kreuzer* 1993, 188; *Matt* 1995, 156).

d) Stellt man dem die Befunde der Verkehrsforschung gegenüber, korrespondieren deren Aussagen mit solcher Norminterpretation: Die Verflechtung des Autos mit Jugendfreizeitstilen, die generellen jugendlichen Problemlösungen vor dem Hintergrund der für junge Fahranfänger typischen Sozialisationsphase und die im Verkehr vorgefundenen »psychologischen Mißbrauchsmöglichkeiten« des Kraftfahrzeugs bilden ein Gefahren-Gefüge, das die hohe Verkehrsauffälligkeit erzeugt und eine spezifische Entwicklungsaufgabe der Heranwachsenden fehlschlagen läßt (*Schulze* 1996, 11). Auf der *individuell-subjektiven Täterebene* vollzieht sich das über Reflexionsmuster, die mit dem positiven Erleben des Risikos und kompensatorischen Prozessen die vorgenannten Aspekte der Rechtsprechung zu § 105 I Nr. 2 JGG geradezu idealtypisch wiedergeben.

Allerdings hat die Empirie diese Befunde auf verallgemeinernder Basis getroffen, so daß derartiges Wissen noch zu transformieren wäre in Vorgaben für die *Einzelfallanwendung* einer Norm, die auf konkrete Taten abstellt. Dies kann (teleologisch) nur wie folgt möglich sein: Wenn geradezu regelhaft den Verkehrsvergehen Heranwachsender sozialisatorische und psychologische Eigenarten junger Menschen zugrundeliegen, läßt sich formulieren, daß aus diesen Einsichten der Fachforschung auf juristischer Ebene eine *Vermutung für den Jugendcharakter einer solchen Straftat* folgt¹². Völlig jugendneutrale Vergehen ausschließlich infolge bloßer Unachtsamkeit (dazu *Dallinger/Lackner* 1965, § 105/28, 35) werden daher als Ausnahme begründungspflichtig.

Hinzuweisen ist darauf, daß eine solche Normauslegung sich gerade nicht von der generellen Deliktsform als solcher ableitet, sondern von deren empirischen *Entstehungszusammenhängen*. Das konkretisiert das positivierte Normprogramm, das Tätermerkmale (»Jugendtypik« des Verhaltens) mit besonderen spezialpräventiven Sanktionsformen ver-

¹² Die Aussage bezieht sich auf Verkehrsvergehen generell, das nachfolgende Beispiel illustriert des für eine spezielle Konstellation: Eine typische Jugendverfehlung liegt vor, wenn sie aus der Dynamik der Gruppe hervorgegangen ist (OLG Zweibrücken bei *Böhm/NStZ* 1995, 538), weil die Gruppe die gewöhnliche Gelegenheitsstruktur der Jugenddelinquenz darstellt (vgl. *Matt* 1995, 159f.). Die Verkehrsforschung weiß nun, daß junge Fahrer im Beisein junger Beifahrer riskanter fahren als ohne oder mit älteren Insassen (vgl. *Arnett* u.a. 1997; *Kölbel* 1997, 134), was letztlich auf (für § 105 I Nr. 2 JGG relevanten) jugendtypischen Gruppenprozessen beruht: Risiko ist anerkannt und wird für den Fahrzeugführer zur Norm.

knüpft (»Erziehungsstrafrecht«), für Teile der Delinquenz Heranwachsender, ohne auf die umstrittene These zugreifen zu müssen, wonach bereits der *Heranwachsendenstatus* im Zweifel die JGG-Anwendung fordere.

Die Rechtswirklichkeit hingegen geht – contra legem – andere Wege (oben 1.b). Soweit allerdings die Gerichte in veröffentlichten Entscheidungen dazu Stellung nehmen, wenden sie sich gegen diese Praxis und stimmen der hier vertretenen Ansicht jedenfalls insoweit zu, als sie die JGG-Rechtsfolgen bei jedem Verkehrsdelikt für möglich halten (dies unter Hinweis auf »jugendliche Beweggründe« der Verkehrsdelinquenz und in der Terminologie juristischer gwendet: OLG Hamm VRS 18, 113: Lockung einer plötzlichen Versuchung; OLG Hamm NJW 1960, 1967: impulsives Begehen; OLG Zweibrücken VRS 54, 113: Selbstüberschätzung und Geltungsstreben; OLG Zweibrücken NZV 1989, 442: nichtige Anlässe und Unüberlegtheit; AG Saalfeld NStZ 1994, 89: Unbesonnenheit und fehlendes Verantwortungsbewußtsein; auch die überwiegende Literaturmeinung¹³ folgt diesen Überlegungen).

De lege lata wäre also festzuhalten, daß heranwachsende Verkehrstäter nach dem JGG zu behandeln sind. *Die Routinen der Praxis widersprechen insofern der Rechtslage*. Aus dieser Perspektive ist z.B. der massenhafte Erlaß von Strafbefehlen gegen heranwachsende Verkehrstäter auch gar nicht so sehr abzulehnen, weil die StGB-Anwendung erfolgt, ohne daß die Persönlichkeit des Heranwachsenden hinreichend geprüft wurde

(gerade wegen dieser Verletzung von § 43 JGG kritisch *Dallinger/Lackner* 1965, § 105/4, 109/32; *Eisenberg* 1997, § 109/18f.; *Sonnen* in *Diemer* u.a. 1995, § 109/23, 105/5; ähnlich *Molketin* 1981, 143), sondern weil das *Strafbefehlsverfahren regelmäßig unzulässig* ist und Ausnahmen erst darzulegen wären.

4. Verkehrsvergehen Heranwachsender: Kriminalpolitische Perspektiven

a) Wenn nach den bislang erzielten Befunden die Strafrechtspraxis so wenig befriedigt, drängt das natürlich zu perspektivisch gehaltenen Stellungnahmen. Eine unmittelbare Konsequenz könnte wie folgt zu denken sein: Weil bürokratische Bedürfnisse der Praxis und alltagstheoretische Mißverständnisse bei der Anwendung des § 105 I Nr. 2 JGG dazu führen, daß jene Norm rechtswidrig gehandhabt wird, wäre dies Grund genug, die Praxis de lege ferenda zu einem sachlich richtigeren (d.h. am Gesetzeszweck orientierten) Vorgehen zu nötigen. Ein solches Bedürfnis ist schon des öfteren formuliert worden, und die Notwendigkeit wurde stets u.a. damit begründet, daß z.B. im Straßenverkehrsbereich die JGG-Anwendung ungerechtfertigt oft abgelehnt wird. Es geht also darum, »der strukturellen Ungleichbehandlung von Heranwachsenden vor den bundesrepublikanischen Jugendstrafgerichten eine klare, normative Regelung entgegenzusetzen« (*Nix* in *ders.* 1994, § 105/1), die darin bestehen soll, alle *Heranwachsenden einheitlich dem JGG* zu unterwerfen¹⁴

(absolut herrschende Ansicht im Schrifttum, vgl. nur DVJJ 1977; *Dallinger/Lackner* 1965, § 105/6; *Schaffstein/Beulke* 1995, § 8 III; *Sonnen* in *Diemer* u.a. 1995; *Janssen* 1980, 310ff.; *Dünkel* 1993, 164; *Ostendorf* 1994, Grdl. z. § 106–106/10; *Albrecht* 1993, 110f.).

Allerdings sind mit derartigen Vorschlägen gerade für die Verkehrsdelinquenz der Heranwachsenden besondere Probleme verbunden. Zwar verlangt das JGG eine einfallbezogene Persönlichkeitsorientierung, doch erzeugt der massenhafte Anfall von Verkehrsstraftaten echte Bedürf-

nisse der Strafverfolgungsbehörden nach *effizienten Erledigungsroutinen* (vgl. *Walter* 1989, 73f.), die wie auch immer geartete mündliche Verfahrensformen nicht bieten können. Zudem muß durchaus in Zweifel gezogen werden, daß den Betroffenen mit solchen Ansinnen gedient wäre. Es läßt sich nämlich nicht von der Hand weisen, daß ein (selbst unter Verstoß gegen § 105 I JGG durchgeführtes) Strafbefehlsverfahren für den Verkehrstäter faktisch eine akzeptable, schnelle Verarbeitungsform darstellt, die das stigmatisierende Vorgehen über die *Hauptverhandlung vermeidet* (vgl. *Gerken/Schumann* 1988, 8). Beide Argumente wären allerdings dann hinfällig, wenn man der einheitlichen Anwendung des Jugendstrafrechts auf Heranwachsende ein spezielles *schriftliches JGG-Verfahren hinzufügt* (vgl. den Vorschlag bei *Schaffstein* 1976, 98; DVJJ 1977, 60f.; DVJJ/Arbeitskreis III 1978; *Xanke* 1979, 60; *Janssen* 1980, 310ff.). (Genauer: Eine eigene jugendrechtliche Bescheidform könnte u.U. auch bei § 105 I JGG der gegenwärtigen Fassung als zusätzliche Erledigungsform sinnvoll sein, sie ist aber unabwendbar notwendig, wenn Heranwachsende de lege ferenda Jugendlichen gleichgestellt werden sollen).

Nun darf nicht übersehen werden, daß ein Vorgehen über einen JGG-Strafbefehl besondere Vorzüge nicht per se aufzuweisen vermag. Der Verdacht liegt vielmehr nahe, daß sich dann nicht nur die äußerlichen Verfahrensabwicklungen wenig ändern, sondern daß auch die verhängten Rechtsfolgen den bisher im Wege des StGB-Strafbefehls ausgesprochen ähneln würden (vgl. *Eisenberg* 1997, § 105/6). Die gegenwärtige jugendrechtliche Sanktionspraxis bei Verkehrsstraftaten (vgl. Tabelle 6) gleicht den StGB-Gepflogenheiten derart, daß ein JGG-Institut kaum zu wirklich anderen Interventionen führt. Daher ist ein solches neueinzuführendes Verfahren diskussionswürdig nur dann, wenn es *Besonderheiten auf der Rechtsfolgenseite* einschließt. Wird aber so die eigentliche rechtspolitische Perspektive auf die Reaktionsform verlagert, *verliert die Verfahrensfrage* an Bedeutung. Mit anderen Worten: Sofern es um sachliche

13 Lediglich in der älteren Literatur lassen sich konträre Positionen ausmachen. Unter Hinweis auf die gleichberechtigte Verkehrsteilnahme und die Eingliederung in eine Erwachsenenwelt sowie auf die technischen Fertigkeiten und die Kenntnis des Verkehrsregelwerkes vertraten *Becker* (1954, 335), *Blau* (1959, 720) und *Petersen* (1961, 494) die Anwendung des StGB auf heranwachsende Verkehrstäter (dagegen aber bereits *Schnitzler* 1966, 39; *Grethlein* 1967, 838). Das neuere Schrifttum hingegen befürwortet einhellig die auch von der veröffentlichenden Rspr. (nicht der Praxis!) vertretene Ansicht, wonach die Rechtsfolgen des JGG jedenfalls möglich wären (vgl. *Kreuzer* 1978, 14; *Janssen* 1980, 294f.; *Molketin* 1981, 140f.; 1994, 269; *Janiszewski* 1994, Rdn. 62; *Hentschel/Born* 1996, Rdn. 523; *Schaffstein/Beulke* 1995, § 8, 2 a.; *Eisenberg* 1997, § 105/31).

14 Nur am Rande sei hier angemerkt, daß jedenfalls für die Verkehrsdelikte auch eine andere legislatorische Maßnahme ähnliche (aber halbherzige) Ergebnisse mit sich brächte. Würde man nämlich für Heranwachsende generell das Strafbefehlsverfahren ausschließen (dafür *Ostendorf* 1994, Grdl. z. 79–81/8), fiel die oben (1.b) so bezeichnete 1. Weiche weg, weil die Staatsanwaltschaft keine faktisch endgültige Einordnung in StGB- oder JGG-Verfahren mehr vornehmen könnte, denn dies wäre dann der gerichtlichen Entscheidung überlassen. Der Urteilsstil der Gerichte führte dann zwar noch immer zu einer wahrscheinlich erheblichen Quote von StGB-Anwendungen, doch dürfte sich dies dann der Praxis bei der klassischen Kriminalität angleichen. Im Ergebnis wären es »nur« noch die allgemeinen, verkehrsunabhängigen Faktoren (dazu zusammenfassend *Eisenberg* 1997, § 105/4ff.), die dann andere Ungleichbehandlungen (wie bereits jetzt bei klassischen Delikten) erzeugen würden.

Änderungen geht, greifen diese über eine modifizierte Sanktionsauswahl. Dafür geben – was rechtspolitisch bescheidener und realistischer ist – (jedenfalls bei Verkehrsdelikten) auch entsprechend *angepasste herkömmliche* Bearbeitungsformen tragfähige Instrumente her. Reformen im Verkehrsbereich müssen mithin so spektakulär nicht sein und können weithin von der Praxis getragen werden.

Nur: was soll mit neuen Reaktionsweisen erreicht werden? (Verkehrs-)Erziehung? Will man das? Gibt es denn geeignete Interventionen und welche wären es? Allein über die konkrete Auflösung jener Spannungsfelder rechtfertigt sich überhaupt eine Abänderung der heutigen Realitäten. Unversehens verschiebt sich damit die hier anzureißende Fragestellung, und sie stellt sich (nicht als eine nach praktikablen Erledigungsverfahren, sondern) auch als eine grundsätzlichere heraus. Anhand einer besonderen Deliktgruppe fällt sie zurück auf den Zweck spezifischen jugendstrafrechtlichen Vorgehens gegen junge Fahrer und so letztlich auf den *Erziehungsgedanken* im JGG.

b) Freilich läßt es der gegebene Raum lediglich zu, die entscheidenden Probleme skizzenhaft darzulegen. Insofern soll nur in Kürze an den Ertrag der jüngeren Diskussion um das *Erziehungsstrafrecht* erinnert werden: Bei allen (rechtsstaatlichen oder funktionellen) Brüchen, die verbunden sind mit einem dezidiert spezialpräventiven Jugendrecht, ist mangels echter Alternativen der Erziehungsgedanke danach doch nicht entbehrlich (vgl. Kaiser 1990). Allerdings verschiebt sich seine Bedeutung weg von reiner Pädagogik, denn auch erzieherische Eingriffe erzeugen mitunter erhebliche Zwangswirkungen (vgl. nur Albrecht 1993, 82; Ostendorf 1994, Grdl. z. §§ 1–2/4).

Seinen Ausgang nimmt dies an der Einsicht, daß Straftaten der jungen Menschen in deren Lebenswelt kaum eine Rolle spielen und ihre eigentlichen Alltagskonflikte nicht kennzeichnen. Der episodenhafte, vorübergehende, ubiquitäre Charakter ihrer Auffälligkeit zeigt, daß keineswegs in jedem Normbruch eine »erzieherische Aufmerksamkeit erheischende Abweichung vom Üblichen« liegt (Walter 1989, 60; Heinz 1990, 38). Dies gilt vorbehaltlos auch für Verkehrsvergehen: Die Allgegenwärtigkeit zahlloser Regelverletzungen und der besondere Wegfall gesellschaftlicher Kontrollmechanismen bedingen ein weitgehend *zufallsgeprägtes Entdeckungsrisiko*¹⁵ (vgl. nur Kaiser 1978, 67), durch das biographisch-pädagogische Notlagen keinesfalls sachgerecht herausgefiltert werden (vgl. Walter 1989, 73; Lux 1993, 86). Auch die passagere Natur jugendlicher Delinquenz findet sich im Straßenverkehr, denn hier *sinkt die Deliktsbelastung* mit steigendem Alter ebenso deutlich ab (vgl. etwa Bundesanstalt 1995, 46). Zwar verstoßen die Betroffenen dann als Erwachsene noch immer häufig gegen Tatbestände des Verkehrsstrafrechts, doch ist mehr als diese gewöhnliche Normgeltung (d.h. eine gesellschaftlich überdurchschnittliche Indisponibilität der Verkehrsregel) von der Gruppe junger Fahrer weder zu erwarten, noch als Standard einzufordern. Ein besonderer *erzieherischer Interventionsbedarf* äußert sich bei den herkömmlichen Verkehrsdelikten daher genauso wenig wie in der klassischen Jugenddelinquenz.

Diese Perspektive läßt für den *Erziehungsbegriff* eher ein Verständnis betonen, das sich nicht gleichsetzt mit diversen

Behandlungsformen im Sanktionsvollzug, sondern das in weiten Delinquenzfeldern auf die beachtlichen Prozesse der Spontanbewährung setzt und damit die Verringerung des staatlichen Zugriffs zu begründen vermag (vgl. Walter 1989, 75 ff.; Kräupl 1993, 921). Die Dimension der erzieherischen Notwendigkeit erzeugt somit eine sich *von der herkömmlichen Strafe ablösende* Tendenz (Subsidiarität des Eingriffs). Gleichwohl kann es dabei nicht bleiben, denn eine bloß verhältnismäßige Sozialkontrolle ist immer dann zu wenig konstruktiv, wenn der Betreffende in der Straftat tatsächlich Defizite erkennen läßt. Mithin muß die Reaktion *dann* eher konstruktiv und aktivierend geraten, als Normgeltung nur erhalten wollend (vgl. Kräupl a. a. O.).

In Rechtswirklichkeit setzt sich jene Sichtweise um über eine mehrstufige Orientierung: Pädagogisch gestaltete Interventionen, die das JGG durchaus bereitstellen kann (vgl. DVJJ 1996), bleiben danach den Fällen intensiver oder wiederholter Delinquenz vorbehalten und sind in der Form orientiert auf die Tatbewältigung und das verletzte Rechtsgut; die stationäre Einwirkung auf den Täter greift allenfalls, wenn die Sozialschädlichkeit jegliche Alternativen zu jenem letzten (hilflosen) Akt staatlicher Notwehr ausschließt; allem vorgelagert sind jedoch gerade bei Bagatellfällen weitestgehende Beschränkungen auf normverdeutlichende, ansonsten aber tolerante Reaktionen (vgl. Rössner 1989, 56 ff.; ders. 1990, 24 f.).

c) Für Verkehrsvergehen heranwachsender Fahrer erzeugt ein solcher Ansatz folgendes Programm für jugendstrafrechtliche Reaktionen (wobei fraglos die eigentlichen Schwerpunkte vielmehr in der Prävention außerhalb des Strafrechts liegen¹⁶):

- *Ausschluß vom Verkehr*: Aus der Sicht der Fachforschung stellt der Ausschluß gefährlicher Fahrer von den Teilnahmemöglichkeiten am Individualverkehr den effektivsten Eingriff dar (vgl. Gregersen/Bjurulf 1996, 238). Gleichwohl bleiben hier erhebliche, auch funktionale Probleme bestehen. Zunächst ist es nämlich durchaus noch nicht gelungen, gesicherte Methoden zur Verfügung zu stellen, um vor dem Hintergrund ubiquitärer Regelbrüche die gefährlichsten Fahrergruppen zu identifizieren. Außerdem bilden derartige Maßnahmen geradezu klassische Beispiele für die gesellschaftlich-reaktive Kriminalitätsproduktion (Fahren ohne Fahrerlaubnis!). Und schließlich stellt sich natürlich angesichts der Alltäglichkeit (und oftmals auch Notwendigkeit) individueller Mobilität die Frage nach der Verhältnismäßigkeit. Insofern wären Fahrverbote und Fahrerlaubnisentziehungen erst im Wiederholungsfall geboten. Diese Beschränkung auf Problemgruppen ist dabei auch trotz der Regelungen in §§ 69 II, 44 I Satz 2 StGB umsetzbar, denn danach sind die vorgenannten Maßnahmen keineswegs bei allen Verkehrsdelikten und auch dann nur im Falle einer Verurtei-

15 Zumal die Verkehrsforschung zumindest Anhaltspunkte dafür ermittelt hat, daß Kontrollmechanismen selektiv derart sind, daß junge Fahrer häufiger polizeilich überprüft werden als ältere (vgl. Krüger 1996, 19).

16 Vgl. statt vieler Vorstellungen hier nur den Ansatz von Schlag/Schleger (1995, 15 ff.) zur Ausbildung psychosozialer Kompetenz in einer zweiten Fahrausbildungsphase, die in den ersten Jahren der Fahrpraxis mit dem Erleben des Verkehrsalltags verzahnt ist und auf den Erfahrungen bisheriger Modelle und internationaler Fahrausbildungsregelungen beruht.

lung (nicht also bei den verschiedenen Einstellungen) als Regelfall vorzunehmen. Prozessual wird in den verbleibenden Fällen das Vorgehen über einen Strafbefehl zumeist unzulässig sein (oben 3.), die Durchführung einer Hauptverhandlung dürfte aber sowieso bereits die Risikodisposition der Betroffenen anzeigen.

Verkehrserziehung: Berücksichtigt man die häufig gegebene Auffälligkeitskomplexität bei heranwachsenden Verkehrstätern (oben 2.c), müssen pädagogische Interventionen weniger am Fahrverhalten als am gesamten Lebensstil ansetzen (vgl. *Jessor* 1987, 10). Das stößt natürlich auf praktische, rechtsstaatliche und ethische Grenzen (vgl. *Gregersen/Bjurulf* 1996, 238; *Ostendorf* 1989, 101). Dennoch weist dies darauf hin, daß die verschiedenen Projekte und Modelle der Kriminalprävention eine sachliche Beziehung haben zum Verkehrsverhalten der Betroffenen, weshalb die pädagogischen Interventionen innerhalb und außerhalb des Verkehrsbereiches abgestimmt sein müssen (vgl. *Kölbel* 1997 a).

Entwicklungspsychologisch gesehen stellt Risikoverhalten (auch im Verkehr) eine Antwort auf individuelle Sozialisationskonflikte dar, die weniger durch ihre Normwidrigkeit als durch mögliche Gefahren für alle Beteiligten problemhaft ist; Prävention bedeutet insofern auch, funktionelle Äquivalente minderen Risikos zur Verfügung zu stellen (vgl. *Silbereisen/Kastner* 1987) und die beginnende Verkehrssozialisation zu fördern (vgl. *Kreuzer* 1978, 14). Dazu gehört, jungen Fahrern die internen Prozesse der risikovermittelten Selbstaufwertung bewußt zu machen und so deren Selbstkontrolle zu erhöhen (vgl. *Schlag* 1993). Dies meint dann durchaus »Erziehung« – aber mehr kompetenz- als persönlichkeitsbildend.

Insofern gilt es, zahlreiche dahingehende (weniger kognitionsorientierte als das Selbst bewußtmachende) verkehrspädagogische Ansätze in der Praxis zu etablieren, und diese z.B. über Maßregeln nach § 10 I Nr. 9 JGG mit dem Strafverfahren zu verknüpfen, wenn die Art des Verkehrsdeliktes ein entsprechendes habitualisiertes Risikoverhalten des heranwachsenden Fahrers offenbart (Projektbeispiele für verschiedene Gruppen von Verkehrstätern bei *Bußmann/Gerhardt* 1984; *Walkenhorst* 1991, 107). Im übrigen zeigt gerade die Erwähnung des Verkehrsunterrichts in § 45 III JGG, daß der Gesetzgeber dafür weite Anwendungsfelder sah.

Verfahrensökonomischen Kriterien genügt ein solches Vorgehen, weil es – bei hinreichendem pädagogischem Angebot – in großer Zahl im Einstellungswege (§ 45 III, 47 I JGG¹⁷) effektiv (Nachweise der bürokratischen Eignung bei *Heinz/Hügel* 1987, 53ff.) durchgeführt werden kann. Insofern könnte sich dann tatsächlich die höhere spezialpräventive Flexibilität der jugendstrafrechtlichen Rechtsfolgen den StGB-Sanktionen durch ihre Problem- und Tatnähe überlegen zeigen (gegen *Blau* 1959, 717), wie die bisherigen Evaluationen zu Nachschulungsprogrammen (zusammenfassend *Eisenberg* 1995, § 42/61) hoffen lassen.

- **Toleranz:** Allein die Massenhaftigkeit von Verkehrsdelinquenz und die weitgehend willkürliche Selektivität des Hellfeldes erzeugen ein Bedürfnis nach weitreichender

Toleranz. Dies gilt erst recht, wenn man die bei Verkehrsdelikten alternativ oder gar kumulativ einsetzenden Reaktionsmechanismen des Zivil- und Verwaltungsrechts berücksichtigt. Überdies hat die Spezialpräventionsforschung für die Massendelinquenz im Verkehr gezeigt, daß verhaltenssteuernde Effekte diversiver Maßnahmen hinter anderen Reaktionsformen nicht zurückstehen (vgl. *Heinz/Hügel* 1987, 67ff.; zusammenfassend *Heinz* 1989, 21 ff., 37 ff.). Insofern existiert bei Verkehrsdelikten Heranwachsender noch genügend Raum, mittels gefahren- und normverdeutlicher (Ermahnungen u.ä.), ansonsten aber folgenloser, informeller Erledigung (§§ 45 I, II, 47 I JGG) vorzugehen. Sollte die Tatsachenschwere weitergehende Reaktionen erfordern, ohne daß verkehrserzieherische Einwirkungen notwendig sind, wären geringfügige Sanktionen auch über §§ 45 III, 47 I JGG zu verhängen.

Schließlich bestehen im Bereich des Verkehrsstrafrechts noch immer Möglichkeiten zu entkriminalisierenden Maßnahmen. Gerade bei der Behandlung der jungen Verkehrsteilnehmer drängt sich eine Herabstufung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis auf einen Ordnungswidrigkeitstatbestand geradezu auf (vgl. dazu und zu anderen Vorschlägen *Albrecht* u.a. 1992, 10ff.), insbesondere weil die Abstraktheit der mit § 21 I StVG sanktionierten Gefahr (»Verkehrsteilnahme ohne Qualifikation«) in keinem Zusammenhang mit den regelmäßig bestraften Verläufen (»Verkehrsteilnahme trotz Verbot«) und in keinem Verhältnis zur damit erreichten Kriminalisierung junger Menschen steht.

d) Alles in allem und *zusammenfassend* wäre hier festzuhalten, daß die alltäglichen Sanktionsmuster bei Verkehrsdelinquenz Heranwachsender – ganz unabhängig von ihrer formal-juristischen Bewertung (dazu oben 3.) – eine Korrektur vor allem auf der Rechtsfolgenseite benötigen. Dies wird dann eher zu einer Angelegenheit der Praxis als spektakulärer gesetzgeberischer Maßnahmen. Erforderlich sind verkehrspädagogische Angebote in hinreichender Anzahl. Die Strafverfolgungsbehörden wären gehalten, weitergehend als bislang interventionslos einzustellen und anstelle klassische Zuchtmittel (JGG) bzw. Geldstrafen (StGB) zu verhängen, heranwachsende Verkehrstäter regelhaft im Wege verschiedener Einstellungsformen an die verkehrspädagogischen Maßnahmen zu verweisen. Restriktivere Maßnahmen sollten Problemfahrern vorbehalten bleiben. Bei einem derartigen abgestuft-rechtsfolgenorientierten Vorgehen schaltet sich die bisherige, strafbefehlsorientierte Verfahrenspraxis eigendynamisch selbst aus.

17 Nach wohl h.M. kann im Verfahren gegen Heranwachsende, wenn – wie hier regelmäßig – das Jugendrecht anzuwenden ist, nicht auf die §§ 153, 153 a StPO zurückgegriffen werden (zum Streit vgl. *Diemer* in ders. 1995, § 54/9, § 47/5; *Eisenberg* 1997, § 45/9ff.). Überdies stellt die Teilnahme am Verkehrsunterricht eine solche Maßnahme dar, die der Staatsanwalt auch nach § 47 II JGG nicht mehr anregen darf (vgl. *Eisenberg* a. a. O., § 45/21), so daß danach nur einzustellen wäre, wenn von anderer Seite die verkehrspädagogische Betreuung initiiert würde. Für die Strafverfahrenspraxis bleiben im Regelfall daher nur §§ 45 III, 47 I JGG als Grundlagen der hier interessierenden Reaktionsstufe.

5. Literatur

- Albrecht, P.-A.: Jugendstrafrecht, München 1993.
- Albrecht, P.-A./Hassemer, W./Voß, M. (Hrsg.): Rechtsgüterschutz durch Entkriminalisierung, Baden-Baden 1992.
- Arandt, W./Dörschlag, S./Schlichting, K.-D.: Fahrer- und Fahrzeugeigenschaften und Unfallgeschehen, Bergisch Gladbach 1992.
- Arnett, J. J./Offer, D./Fine, M. A.: Reckless driving in adolescence: »state« and »traite« factors, in: Accident Analysis and Prevention 1997, S. 57ff.
- Becker, A.: Zweifelsfragen aus dem Jugendgerichtsgesetz, in: NJW 1954, S. 335ff.
- Bischof, H.: Die Problematik des § 105 JGG in der jugendrichterlichen Praxis und in der rechtspolitischen Diskussion, in: Gerken, J./Schumann, K.-F. 1988, S. 54ff.
- Blankenburg, G./Sessar, K./Steffan, W.: Die Staatsanwaltschaft im Prozeß strafrechtlicher Sozialkontrolle, Berlin 1978.
- Blau, G.: Zur Frage der partiellen strafrechtlichen Vollreife Heranwachsender – zugleich ein Beitrag zur strafrechtlichen Methodenlehre, in: MDR 1959, S. 717ff.
- Blüchersbach, G./Dellen, R. G.: Informationsverarbeitung und Einstellung im Straßenverkehr, Köln 1981.
- Böhm, A.: Anmerkung zu AG Dillenburg NSStZ 1987, 409, in: NSStZ 1987, S. 410ff.
- Brunner, R./Dölling, D.: Jugendgerichtsgesetz, Berlin 1996.
- Bundesanstalt für Straßenwesen: Forschungsprojekt 2.9360. Entwicklung einer nutzerorientierten Grundstatistik zum Verkehrszentralregister, Flensburg 1995.
- Bußmann, E./Gerhardt, B.-P.: Der Alkoholverkehrstäter in der jugendgerichtlichen Praxis, in: Blutalkohol 1984, S.199ff.
- Dallinger, W./Lackner, K.: Jugendgerichtsgesetz, München und Berlin 1965.
- Diemer, H./Schoreit, A./Sonnen, B.-R.: Kommentar zum JGG, Heidelberg 1995.
- Dünkel, F.: Freiheitsentzug für junge Rechtsbrecher, Bonn 1990.
- Dünkel, F.: Heranwachsende im (Jugend-)Kriminalrecht, in: ZStW 105 (1993), S. 137ff.
- DVJJ: Denkschrift über die kriminalrechtliche Behandlung junger Volljähriger, Göttingen 1977.
- DVJJ/Arbeitskreis III: Thesen, in: DVJJ (Hrsg.): Junge Volljährige im Kriminalrecht, München 1978, S. 288ff.
- DVJJ: Schwerpunkt: 12-/13jährige zum Jugendgericht? Heranwachsende zum Strafgericht? 14 Kurzstellungnahmen von Experten, in: DVJJ-Journal 1996, S. 316ff.
- Eisenberg, U.: Kriminologie, Köln u. a. 1995.
- Eisenberg, U.: Jugendgerichtsgesetz, München 1997.
- Elander, J./West, R./French, D.: Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings, in: Psychological Bulletin 1993, S. 279ff.
- Evans, L.: Traffic safety and the driver, New York 1991.
- Feltes, T.: Umfang und Verarbeitung von registriertem abweichendem Verhalten in der Bundesrepublik Deutschland, in: MschrKrim 1987, S. 1ff.
- Gerken, J./Schumann, K.-F.: Ein trojanisches Pferd im Rechtsstaat, Pfaffenweiler 1988.
- Gregersen, N. P./Bjurluf, P.: Young novice drivers: towards a model of their accident involvement, in: Accident Analysis and Prevention 1996, S. 229ff.
- Grethlein, G.: Anmerkung zu OLG Köln NJW 1967, 838, in: NJW 1967, S. 838ff.
- Heinz, W.: Jugendgerichtsbarkeit in der Bundesrepublik Deutschland, in: Kerner, H.J./Galaway, B./Janssen, H. (Hrsg.): Jugendgerichtsbarkeit in Europa und Nordamerika – Aspekte und Tendenzen, München 1986, S. 527ff.
- Heinz, W.: JGG-Reform durch die Praxis. Eine Bestandsaufnahme, in: Bundesministerium der Justiz (Hrsg.): Jugendstrafrechtsreform durch die Praxis, Bonn 1989, S. 13ff.
- Heinz, W.: Die Bedeutung des Erziehungsgedankens für Normsetzung und Normanwendung im Jugendstrafrecht der Bundesrepublik Deutschland, in: Wolff, J./Marek, A. (Hrsg.): Erziehung und Strafe, Bonn 1990, S. 28ff.
- Heinz, W.: Diversion im Jugendstrafverfahren der Bundesrepublik Deutschland, in: Heinz, W./Storz, R.: Diversion im Jugendstrafverfahren der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1992, S. 3ff.
- Heinz, W.: Sanktionspraxis im Jugendstrafrecht, in: DVJJ-Journal 2/1996, S. 105ff.
- Heinz, W./Hügel, C.: Erzieherische Maßnahmen im deutschen Jugendstrafrecht, Bonn 1987.
- Hencken, H.: Das Strafbefehlsverfahren und seine Anwendung auf Heranwachsende im Spannungsverhältnis zu § 43 JGG – Theorie, Wirklichkeit und Alternativen, in: Gerken, J./Schumann, K. F. 1988, S. 72ff.
- Hentschel, P./Born, R.: Trunkenheit im Straßenverkehr, Düsseldorf 1996.
- Hering, E./Sessar, K.: Praktizierte Diversion, Pfaffenweiler 1990.
- Hering, E.: Mechanismen justizieller Eskalation im Jugendstrafverfahren 1993.
- Hermann, D./Wild, P.: Die Bedeutung der Tat bei der jugendrichterlichen Rechtsfolgenbestimmung, in: MschrKrim 1989, S. 13ff.
- Hertwig, V.: Die Einstellung des Strafverfahrens wegen Geringfügigkeit, Göttingen 1982.
- Hilsenbeck, T./Korth, R.: Das Risikoprofil alkoholauffälliger Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 30 Jahren, in: Krüger, H.-P.: Fahren unter Alkohol in Deutschland, Stuttgart 1997 (im Erscheinen).
- Hock-Leydecker, E.: Die Praxis der Verfahrenseinstellung im Jugendstrafverfahren, Frankfurt/M. 1994.
- Hurrelmann, K.: Einführung in die Sozialisationstheorie, Weinheim und Basel 1995.
- Janiszewski, H.: Verkehrsstrafrecht, München 1994.
- Janssen, D.: Heranwachsende im Jugendstrafverfahren, Göttingen 1980.
- Jehle, J.-M.: Entwicklung der Untersuchungshaft, Bonn 1995.
- Jessor, R.: Risky driving and adolescent problem behavior: an extension of problem-behavior theory, in: Alcohol, Drugs and Driving 1987, S. 1ff.
- Kaiser, G.: Deliktformen und Typologie junger Verkehrstäter, in: Blutalkohol 1978, S. 65ff.
- Kaiser, G.: Die Behandlung junger Rechtsbrecher zwischen informeller Konfliktregelung und defensivem Formalismus – Erziehungsstrafrecht ohne Chance?, in: Wolff, J./Marek, A. (Hrsg.): Erziehung und Strafe, Bonn 1990, S. 62ff.
- Kerner, H.-J./Dornick, H./Feltes, T./Philipp, E./Triebler, S.: Gesetzgebung, polizeiliche Überwachung und Strafgerichtsbarkeit in der Bundesrepublik Deutschland. Untersuchungen zu »Alkohol und Fahren« Band 11, Bergisch Gladbach 1985.
- Köbel, R.: Rücksichtslosigkeit und Gewalt im Straßenverkehr. Eine kriminologisch-strafrechtliche Untersuchung, Frankfurt/M. u. a. 1997.
- Köbel, R.: Rücksichtsloses Verkehrsverhalten im kommunalen Raum, in: Kury, H. (Hrsg.): Konzepte kommunaler Kriminalprävention, Freiburg i.Br. 1997a (im Erscheinen).
- Kraftfahrt-Bundesamt: Statistische Mitteilungen Reihe 4: Verkehrszentralregister 1995 bzw. 1996/1. Halbjahr, Flensburg 1996/1996a.
- Kräupl, G.: Die permanente Reform des Jugendstrafrechts, in: Festschrift für W. Stree und J. Wessels, Heidelberg 1993, S. 913ff.
- Kräupl, G./Ludwig, H.: Wandel kommunaler Lebenslagen, Kriminalität und Sanktionserwartungen. Bevölkerungsbefragung in einer städtischen Region Thüringens 1991/92, Freiburg i.Br. 1993.
- Kreuzer, A.: Junge Volljährige im Kriminalrecht – aus juristisch-kriminologisch-kriminalpolitischer Sicht, in: MschrKrim 1978, S. 1ff.
- Kreuzer, A.: Stichwort »Jugendkriminalität«, in: Kaiser, G./Kerner, H.-J./Sack, F./Schellhoss, H. (Hrsg.): Kleines Kriminologisches Wörterbuch, Heidelberg 1993, S. 182ff.
- Krüger, H.-P.: Die Bedingungen der Alkoholfahrt in Ost und West. Projektpapier, Universität Würzburg 1996.
- Krüger, H.-P./Vollrath, M.: Fahren unter Alkohol in Deutschland. Die Ergebnisse des Deutschen Roadside Surveys in Thüringen und Unterfranken, in: Krüger, H.-P.: Fahren unter Alkohol in Deutschland, Stuttgart 1997 (im Erscheinen).
- Lange, C.: Die Biographie des riskanten Fahrverhaltens: Eine empirisch psychologische Grundlagenstudie, Diss. Universität Bremen 1993.
- Langer, W.: Staatsanwälte und Richter. Justitielles Entscheidungsverhalten zwischen Sachzwang und lokaler Justizkultur, Stuttgart 1994.
- Libuda-Köster, A.: Diversion: Selbsteinschätzung und Realität staatsanwaltlichen Entscheidens, in: Albrecht, P.-A.: Informalisierung des Rechts, Berlin und New York 1990, S. 229ff.
- Ludwig-Mayerhofer, W.: Die staatsanwaltliche Diversionspraxis im Jugendstrafrecht, in: Albrecht, P.-A.: Informalisierung des Rechts, Berlin und New York 1990, S. 47ff.

- Lux, E.*: Jugendgerichtshilfestatistik, Neuwied u. a. 1993.
- Matt, E.*: Episode und »Doppel-Leben«: Zur Delinquenz Jugendlicher, in: MschrKrim 1995, S. 153 ff.
- Molkekin, R.*: Verkehrsstrafaten Heranwachsender und § 105 Abs. 1 JGG, in: DAR 1981, S. 137 ff.
- Molkekin, R.*: Anmerkung zu AG Saalburg Blutalkohol 1994, 269 (= NSTZ 1994, 89), in: Blutalkohol 1994, S. 270 f.
- Nix, C.*: Kurzkomentar zum JGG, Weinheim und Basel 1994.
- Osgood, D. W./Wilson, J. K./O'Malley, P. M./Bachmann, J. G./Lloyd, D. J.*: Routine activities and individual deviant behavior, in: American Sociological Review 1996, S. 635 ff.
- Ostendorf, H.*: Maßloses Erziehungsstrafrecht oder gebändigtes Präventionsstrafrecht?, in: Walter, M. (Hrsg.): Beiträge zur Erziehung im Jugendkriminalrecht, Köln u. a. 1989, S. 91 ff.
- Ostendorf, H.*: Jugendgerichtsgesetz, Köln u. a. 1994.
- Parker, D./Manstead, A. S. R./Stradling, S. G./Reason, J. T.*: Determinants of intention to commit driving violations, in: Accident Analysis and Prevention 1992, S. 117 ff.
- Petersen, H.*: Feststellung zur Jugendverfehlung bei Verkehrsdelikten Heranwachsender, in: NJW 1961, 493 ff.
- Pfeiffer, C.*: Wird nach Jugendstrafrecht härter gestraft?, in: Strafverteidiger 1991, S. 363 ff.
- Pfeiffer, C./Savelsberg, J. J.*: Regionale und altersgruppenbezogene Unterschiede in der Strafzumessung, in: Pfeiffer, C./Oswald, M. (Hrsg.): Strafzumessung, Empirische Forschung und Strafrechtsdogmatik, Stuttgart 1989.
- Potrykus, A.*: Strafbefehls- und Strafverfügungsverfahren gegen Heranwachsende, in: MDR 1954, S. 403.
- Remschmidt, H.*: Junge Volljährige im Kriminalrecht, in: MschrKrim 1978, S. 79 ff.
- Rheinberg, F.*: Flow-Erleben, Freude am riskanten Sport und andere »unvernünftige« Motivationen, in: Kuhl, J./Heckhausen, H. (Hrsg.): Motivation, Volition und Handlung. Band 4 IV c der Enzyklopädie der Psychologie, Göttingen u. a. 1996, S. 101 ff.
- Rieß, P.*: Zur weiteren Entwicklung der Einstellungen nach § 153 a StPO, in: ZRP 1985, S. 212 ff.
- Rössner, D.*: Gesellschaftliche Toleranz und Jugendkriminalität, in: ders. (Hrsg.): Toleranz – Erziehung – Strafe. Hofgeismarer Protokolle, Hofgeismar 1989, S. 43 ff.
- Rössner, D.*: Erziehung und Strafe – die verkannte Zweispurigkeit des Jugendstrafrechts, in: Wolff, J./Marek, A. (Hrsg.): Erziehung und Strafe, Bonn 1990, S. 18 ff.
- Schaffstein, F.*: Die strafrechtliche Verantwortlichkeit Heranwachsender nach Herabsetzung des Volljährigkeitsalters, in: MschrKrim 1976, S. 92 ff.
- Schaffstein, F./Beulke, W.*: Jugendstrafrecht, Stuttgart u. a. 1995.
- Schäfer, G.*: Praxis der Strafzumessung, München 1995.
- Schlag, B.*: Thematisierung des Selbst, in: Kroj, G./Winkler, W./Utzelmann, H.: Psychologische Innovationen für die Verkehrssicherheit, Bonn 1993, S. 121 ff.
- Schlag, B./Schleger, A.*: Fahren lernen in Europa, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1995, S. 10 ff.
- Schnitzerling, M.*: Das Verkehrsdelikt des Jugendlichen und Heranwachsenden in der Rechtsprechung, in: DAR 1966, S. 38 ff.
- Schulze, H.*: Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen, Bergisch Gladbach 1996.
- Sessar, K.*: Ein bürokratischer Faktor im Prozeß der Verbrechenskontrolle: Der Staatsanwalt, in: MschrKrim 1979, S. 129 ff.
- Silbereisen, R. K./Kastner, P.*: Jugend und Problemverhalten. Entwicklungspsychologische Perspektive, in: Oerter, R./Montada, L. (Hrsg.): Entwicklungspsychologie, München und Weinheim 1987, S. 882 ff.
- Statistisches Bundesamt*: Staatsanwaltschaften 1992–1995, Wiesbaden 1995–1996.
- Statistisches Bundesamt*: Strafverfolgung 1991–1995, Wiesbaden 1993 a–1997 a.
- Statistisches Bundesamt*: Strafgerichte 1995, Wiesbaden 1996 b.
- Statistisches Bundesamt*: Statistisches Jahrbuch 1994 und 1995, Wiesbaden 1994 c, 1995 c.
- Stephan, E.*: Trunkenheitsdelikte im Verkehr und Alkoholmißbrauch, in: Blutalkohol 1988, S. 201 ff.
- Storz, R.*: Jugendstrafrechtliche Reaktionen und Legalbewährung, in: Heinz, W./Storz, R.: Diversion im Jugendstrafverfahren der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1992, S. 95 ff.
- Strunk, P./Rapp, M./Wenn, A.*: Zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit aus jugendpsychiatrischer Sicht, in: Festschrift für W. Härringer, Göttingen 1995, S. 145 ff.
- Tully, C. J./Wahler, P.*: Leben und Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft, in: Österreichische Zeitschrift für Soziologie 1996, S. 25 ff.
- Tully, C. J./Wahler, P.*: Umweltbewußt, aber mobil, in: Deutsche Jugend 1996 a, S. 20 ff.
- Walkenhorst, P.*: Straßenverkehrsdelikte Jugendlicher und Heranwachsender: Pädagogische Reaktionsmöglichkeiten der Jugendstrafrechtspflege, in: Zentralblatt für Jugendrecht 1991, S. 102 ff.
- Walter, M.*: Über die Bedeutung des Erziehungsgedankens im Jugendkriminalrecht, in: ders. (Hrsg.): Beiträge zur Erziehung im Jugendkriminalrecht, Köln u. a. 1989, S. 59 ff.
- Walter, M./Pieplow, L.*: Anmerkung zu BGH NSTZ 1989, in: NSTZ 1989, S. 576.
- Weinand, M.*: Untersuchungen zur Legalbewährung von Fahrenfängern, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1997, S. 139 f.
- Weißbrodt, G.*: Fahrenfänger im Straßenverkehr, Bergisch Gladbach 1989.
- Wilson, R. J./Jonah, B. A.*: The application of problem behavior theory to the understanding of risky driving, in: Alcohol, Drugs and Driving 1988, S. 173 ff.
- Xanke, P.*: Die Beurteilung der Heranwachsenden gemäß § 105 Abs. 1 Jugendgerichtsgesetz in der gerichtlichen Praxis, Diss. Universität Göttingen, 1979.
- Zuzan, W. D.*: Die Motive und Einstellungen junger Lenker zur Verkehrssicherheit, in: Zeitschrift für Verkehrsrecht 1996, S. 57 ff.