

38. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie
Universität Regensburg
12. – 14. September 2002

„Verkehrspsychologie bewegt – Personen, Systeme, Daten“

Fahren ohne Fahrerlaubnis – Bestrafung lebenslänglich?

Eindrücke einer Vollzugs- und eines BfF-Psychologen/in
Dipl.-Psych. Gisela Thiedemann (*JVA Spremberg*)

&

Dr. Karl-Heinz Becker

Mit diesem Beitrag möchten wir Ihr Interesse auf ein scheinbar spezifisches und scheinbar klar umgrenztes Klientel - die Fahrer ohne Fahrerlaubnis - lenken, welches die Kollegen in der BfF, die therapeutisch arbeitenden Kollegen, die Juristen und Behörden beschäftigt. Zu letzteren zählt sich die Erstautorin als Vollzugsangestellte. Sie arbeitet als solche in der JVA Spremberg, vor der Wende als Schwarze Pumpe bekannt, eine JVA mit überwiegend jungen Insassen und Kurzstrafern. Die JVA hat einen Jugendvollzug mit ca. 100 und den Erwachsenenvollzug mit ca. 400 Gefangenen, darunter sind 100 wegen Ersatzfreiheitsstrafen oder Strafen unter einem Jahr. Der Zweitautor war seit über 10 Jahren in der Fahreignungsdiagnostik und –begutachtung (BfF) tätig.

Unsere These ist die folgende: **Wenn wir die Gruppe dieser Klientel näher und explizit untersuchen, könnte das zu Ergebnissen führen, die Konsequenzen haben werden für die o. g. Kollegen und Institutionen und deren Zusammenwirken bis hin zu Fragen der Gesetzgebung und Verwaltungsvorschriften, zum Beispiel Anordnungskriterien für eine MPU.**

An dieser Stelle möchten wir Sie an eine mögliche Parallele erinnern:

Eine Vielzahl und auch langjährige Untersuchungen über die Trunkenheitstäter haben nicht nur zu strengeren und differenzierteren Gesetzen und Vorschriften über die Anordnung einer MPU geführt. Sie haben auch die Begutachtungsleitlinien mehr differenziert und zu einer Vielzahl von Rehabilitationsmaßnahmen geführt, die aus der Landschaft der Verkehrspsychologie nicht mehr wegzudenken sind und die bis heute entsprechende Workshops und Sektionen von Psychologie-Kongressen maßgeblich dominieren. Der Sinn und Nutzen dieser Forschungen für die Verkehrssicherheit soll hier nicht weiter begründet werden.

Wir wagen nun die folgende These: **Auch Juristen, Behörden und die breitere Öffentlichkeit partizipierten und partizipieren von diesen Forschungen über Alkohol und Trunkenheitstäter.**

Wie sieht es nun mit dem Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (FoFE) bzw. mit den Leuten aus, die sich dessen schuldig gemacht haben bzw. machen?

Fahren ohne Fahrerlaubnis - eine Straftat, i. d. R. vorsätzlich begangen, meist gerichtlich härter bestraft als zum Beispiel Trunkenheit im Verkehr, mitunter mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren belegt. Sie stellt wegen ihres bewussten und vorsätzlichen Begehens eine deutliche Entfernung von der Rechtsordnung dar, bei überwiegend subjektiv völligem Ausblenden etwaiger versicherungsrechtlicher Konsequenzen.

Zunächst dürfte es auch hier eine sehr hohe Dunkelziffer geben.

Dann wäre diese Klientel näher und differenzierter zu beschreiben. Folgende Einteilungen wären denkbar:

- FoFE vor Ersterteilung einer FE
- FoFE nach Entzug der FE

Darunter die Untergruppen:

- Ausschließlich mit FoFE Aufgefallene
- FoFE in Kombination mit anderen Verkehrsdelikten
- FoFE in Kombination mit anderen Verstößen gegen allgemeine Strafbestimmungen

Uns sind bisher keine Untersuchungen bekannt, mit der eine entsprechende Kategorisierung versucht wurde, mit der die Frage nach entsprechenden, ggf. unterscheidbaren Einflussfaktoren (psychologischen Merkmalen, diagnostisch fassbaren und therapeutisch angehbaren Defiziten/Störungen) verbunden wurde.

Eine jüngst erschienene Publikation (Mienert 2002) über Ergebnisse einer quantitativen Befragung von 16-jährigen Jugendlichen kommt unserem Anliegen sehr nahe, indem differenzielle Aussagen zu den Führerscheinwünschen unauffälliger und potenziell risikoreicher Jugendlicher getroffen werden.

Uns geht es hier aber um die altersmäßig noch nicht differenzierte Klientel der Fahrer ohne Fahrerlaubnis. In der derzeit gängigen verkehrspsychologischen und Behördenpraxis dürfte es in der Regel auf der einen Seite bei der Hervorhebung des Strafbaren dieser Handlungen, auf der anderen Seite bei einer mehr oder weniger differenzierten Darstellung von Fehleinstellungen bzw. von Defiziten in der Einstellungs- und Anpassungsfähigkeit des Betroffenen bleiben.

Letztlich stehen sich in der Praxis zwei Positionen gegenüber:

Die eine wird von den mit konkreten Anknüpfungstatsachen (Delikten/Auffälligkeiten) begründeten Zweifeln bestimmt: Wer schon bewusst, vorsätzlich und i. d. R. kontinuierlich am motorisierten Verkehr teilnimmt, ohne die notwendige und geforderte Legitimation zu haben, zeigt deutliche Neigungen, Gesetze und Regeln nicht zu akzeptieren und zu beachten, und ist damit – ohne entsprechende Korrekturen – zum Führen von Kfz ungeeignet.

Die andere Position sagt: Wenn ich (warum auch immer) nicht die Chance bekomme, eine Fahrerlaubnis (neu) zu erwerben, kann ich Euch nicht beweisen, dass ich mich an die Regeln und Gesetze halten kann und werde, fühle ich mich gezwungen oder genötigt, in dieser Autogesellschaft mir einen Weg, mitunter oder "zur Not" einen außerhalb der gültigen Gesetze gangbaren Weg zu suchen.

In diesem Dilemma sieht sich subjektiv der Delinquent. In diesem Dilemma steht er auch objektiv, und mit ihm wir als Verkehrspsychologen, ob Gutachter, Therapeut oder Vollzugspsychologe.

Wir meinen: Dieses Dilemma fordert unser psychologisches Interesse!

Als die Erstautorin in der JVA ihre Arbeit begann, galt das Delikt FoFE dort als Kavaliersdelikt. Die erste ausführliche Stellungnahme über den Gef., über den sie hier kurz berichten wird,

fürhte zum Überdenken und zu Veränderungen der bisherigen Einstellungen des Vollzuges diesem Delikt gegenüber. Diesem Delikt wird jetzt eine weitaus andere Bedeutung beigemessen, nicht zuletzt auch aus folgendem Grunde: Bei den im von uns überschaubaren Zeitraum in der JVA Spremberg wegen sexuellen Missbrauchs Einsitzenden wurde ohne Ausnahme auch das Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis aktenkundig.

Jedes Cluster der o. g. Kategorisierung wäre u. E. durch folgende Extrempole bestimmt:

Einerseits der Delinquent mit oberflächlich naiver, unbedacht unbekümmerter Suche nach Erfüllung eigener Wünsche, Träume und Fantasien, diejenigen mit dem sog. „Fahrriemen“, die seit ihrem 14. Lebensjahr Autos fahren, z. T. diese schon besitzen, sie nicht mal stehlen; andererseits der bewusst kalkulierende Delinquent, der um die dünne Kontrolldicke weiß, diese ausnutzt, eigene Interessen durchzusetzen sucht und sich dabei mit Macht ausgestattet.

Ein wie auch immer zu bestimmendes Maß an schlechtem Gewissen könnte ein Unterscheidungsmerkmal sein. Dabei haben letztere auch eine Gewissensinstanz, nur weist diese spezifische Störungen auf: ein Teil ihres Über-Ich besteht aus grausamen, sie stets entwertenden Stimmen, welche sich von frühkindlichen traumatischen Beziehungserfahrungen herleiten. Gegen die von diesem Teil ihrer Gewissensinstanz ausgehende Verurteilung und Selbstentwertung suchen sich diese Menschen vor allem durch eine Projektion der selbstquälerischen Impulse auf Menschen in der Außenwelt zu schützen.

Wäre im ersten Fall neben Strafe eher an Nacherziehung, Aufklärung und Orientierung zu denken, ließe sich im zweiten Fall eher an "Außenseiter der Gesellschaft" i. S. von Udo Rauchfleisch denken, deren therapeutische Beeinflussbarkeit als sehr begrenzt anzusehen ist.

Daraus lassen sich aber auch die Fragen ableiten:

**Gibt es überprüfbare Kriterien, nach denen diese beiden Extremgruppen, wenn überhaupt, differenziert werden können? Nach welchen Kriterien werden derzeit diesbezüglich Prognosen erstellt?
Woran wird in diesen Fällen therapiert, was wird therapiert, mit welchem Erfolg, und wie wird dieser bemessen?**

Als Vollzugspsychologen/in ist man u. a. auch schnell in dem hier besprochenen Problemkreis mit der "Spitze des Eisbergs" oder mit dem "Ende der Fahnenstange" bzw. mit einer Klientel konfrontiert, das als Quintessenz des o. g. Dilemmas bezeichnet werden kann.

Neben der in der JVA zu verbüßenden Strafe geht es aber auch um Perspektiven der Wiedereingliederung und Bewährung. Die mit dem Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis Aufgefallenen fühlen dieses objektiv vorhandene Dilemma subjektiv sehr deutlich und bedürfen u. E. einerseits eine gewisse Nachreife, Nacherziehung, Neuorientierung und Schulung/Aufklärung, andererseits aber auch eine ihrer tatsächlichen psychologischen Grundproblematik angemessene Hilfe- und Prognosestellung.

Die (noch) nicht in der JVA gelandeten Delinquenten (FoFE) dürften nicht minder dem o. g. Dilemma ausgesetzt sein, dies auch mehr oder weniger deutlich wissen oder erahnen. Gleiches gilt für die noch Zögernden, sich aber bereit haltenden und mit dem Gedanken spielenden: Wenn ich jetzt meine Prüfung nicht machen darf ... wenn die MPU jetzt nicht klappt, dann ...?

Das andere Ende dieses Spektrums bilden dann die noch nicht Aufgefallenen (aber die Einstellungen und Handlungen unserer Klientel mitbestimmenden), von denen die Meinung vertreten wird, sich beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nicht erwischen zu lassen, sei eine „Charaktersache“ (i. S. von Stärke), und die damit in völliger Verkennung der (psychologisch relevanten) Realitäten sich tendenziell einer Opferhaltung nähern, mit der sie das o. g. Dilemma für sich psychologisch zu lösen versuchen.

Eine differenzierte Betrachtung und Behandlung der hier besprochenen Klientel wäre u. E. nicht nur psychologisch interessant, sondern auch wegen der damit zu erwartenden tatsächlichen Veränderungen in ihren Haltungen und Einstellungen wie Verhalten, letztlich Bewährung hilfreich, o. g. Dilemma partiell aufzulösen und ein tatsächlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit zu werden.

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen erscheint es sehr wünschens- und erstrebenswert, die Erfahrungen der Kollegen aus JVA, BfF, Therapie usw. zusammen zu führen und durch statistisch aufgearbeitete Erfahrungen aus den verschiedenen Bereichen der Rechts- und Verkehrspsychologie sowie Behörden zu ergänzen. Damit könnten wir zu Kategorien, Beurteilungs- und Entscheidungs-Kriterien sowie zu Aufklärungs- und Rehabilitationsmaßnahmen kommen, mit denen der tatsächlichen Problematik der hier genannten Delinquenten sowohl unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit als auch unter dem der psychologischen Hilfeleistung mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden kann, als es u. E. derzeit geschieht.

Um zum Abschluss einmal Udo Rauchfleisch zu zitieren:

„Wir haben es hier vielfach mit Menschen zu tun, die bereits in frühester Kindheit schwere – reale – Mangel- und Verlusterfahrungen erlebt haben. Die Folge sind schwere Beziehungsstörungen, die Ausbildung eines erheblichen Aggressionspotentials sowie Beeinträchtigungen in verschiedenen Ich-Funktionen und im Aufbau der Gewissensinstanz. Sie leiden unter einer zentralen Selbstwertstörung, die sich einerseits in Insuffizienz- und Ohnmachtsgefühlen, andererseits in einem grandiosen Gebaren und starken manipulativen Tendenzen äußert.

Ihre spezifische Prägung erhält diese Persönlichkeitsstörung jedoch erst durch die gravierenden sozialen Schwierigkeiten, welche für die Entwicklung und die aktuelle Situation dieser Menschen ausschlaggebend sind.“

Literatur:

Mienert, Malte: Merkmale potentieller Risikofahrer vor dem Führerscheinerwerb. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 48 (2002) 4; S. 145 – 150
Rauchfleisch, Udo: Begleitung und Therapie straffälliger Menschen, Mainz 1996

Anschrift der Autoren:

Diplom-Psychologin Gisela Thiedemann
Hasenheide 58
10967 Berlin

Diplom-Psychologe Dr. Karl-Heinz Becker
Rosenthaler Str. 15
10119 Berlin