

**TAGESPOLITIK · KOMMENTARE · AUSLANDSBERICHTE**

P/XXIV/55

Bonn, den 20. März 1969

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

Seite		Zeilen
-----		-----
1	<u>"Europe à la carte"</u> Unsere Europapolitik ist nicht erfolglos Von Dr. Hans Apel, MdB	34
2	<u>Kommunisten zum ersten Mal im europäischen Parlament</u> Propagandaplattform oder Mitarbeit?	48
3	<u>Altes Schema überholt</u> Verkehrsministerium: Zusammenarbeit von Wissenschaftlern und Beamten Von Karl-Heinz Günter	40
4	<u>"Gewerkschaften" in Griechenland</u> Gewerkschaftsboss Makris Hand in Hand mit der Militärjunta	42
5 - 7	<u>Kein Volk von Kriminellen</u> Überlegungen zum 0,8 %-Gesetz Von Martin Hirsch, MdB	166

"Europe à la carte"

Unsere Europapolitik ist nicht erfolglos

Von Dr. Hans Apel, MdB

Die Bundesregierung kann nicht für die Integrations-Unwilligkeit anderer westeuropäischer Regierungen verantwortlich gemacht werden. Sie hat keine Möglichkeiten, störrische Politiker anderer Länder "auf Trab" zu bringen. Sie kann in der andauernden Phase europäischer Stagnation allerdings immer wieder unseren Standpunkt deutlich unterstreichen. Willy Brandt hat das bisher mit Nachdruck getan.

Auf diese Weise wurde trotz aller Widerwärtigkeiten erreicht, daß alle EWG-Länder, auch die französische Regierung, eindeutig erkannt und erklärt haben, daß die Gemeinschaft unverzichtbares Element ihrer Politik ist und bleibt. Willy Brandt hat auch durch beharrliche Arbeit erreicht, daß das Bewußtsein der Notwendigkeit des Brückenschlags zwischen der EWG und den EFTA-Ländern so geschärft wurde, daß selbst der französische Staatspräsident angefangen hat, laut über dieses Problem nachzudenken.

Seine Vorstellungen müssen von uns, so rudimentär sie augenscheinlich noch sind, ernsthaft geprüft werden. Sie finden die Grenze unserer möglichen Zustimmung dort, wo

- \* 1. die EWG gefährdet werden würde und
- \* 2. gegen die demokratische Gleichberechtigung der westeuropäischen
- \* Länder verstoßen werden sollte.

Willy Brandt hat zu recht festgestellt, daß wir gegenwärtig nur ein "Europe à la carte" haben können. Das heißt, daß es leider zur Zeit nur punktuell hier und dort Fortschritte in der europäischen Integration gibt. Wir werden jede Gelegenheit beim Schopfe greifen, um wenigstens schrittweise voran zu kommen. Dazu gehört auch, daß wir unbeeindruckt von den Reaktionen der französischen Regierung unsere Gespräche mit der britischen Regierung und vier weiteren EWG-Ländern im Rahmen der WEU fortsetzen.

Wir werden dabei auch selbstbewußt unsere berechtigten eigenen Anliegen vertreten und unseren Partnern, insbesondere bei den Verhandlungen im Bereich der Agrarfinanzierung, deutlich machen, daß es Grenzen des finanziell Zumutbaren gibt und politisches Integrationsklima und hohe finanzielle Engagements in einem engen Wechselspiel miteinander stehen müssen.

## Kommunisten zum ersten Mal im europäischen Parlament

---

### Propagandaplattform oder Mitarbeit?

sp - Das Europäische Parlament in Straßburg erlebte kürzlich seine wohl lebhafteste und markanteste Plenarsitzung seit Jahren. Sie erhielt insofern einen interessanten Aspekt, als zum ersten Male an der Sitzung eines EWG-Organs auch Kommunisten als vollberechtigte Mitglieder teilnahmen.

Die Ende Januar von der italienischen Abgeordneten-Kammer und dem Senat nach Straßburg delegierten 7 kommunistischen Abgeordneten, denen sich zwei Linksunabhängige angeschlossen haben, nahmen ihre Plätze am linken Flügel des Europäischen Parlaments ein. Damit wird die von den Kommunisten in West- und Osteuropa seit 1962 vollzogene Anerkennung der durch die Europäischen Gemeinschaften geschaffenen Realitäten auch nach außen dokumentiert. Vorerst dürften die KPI-Abgeordneten die einzigen Kommunisten im Europäischen Parlament bleiben, jedoch ist das Erscheinen weiterer KP-Abgeordneter aus anderen EWG-Ländern wahrscheinlich. Die bisherige beiderseitige Diskriminierung würde dann endgültig überwunden. Auch die kommunistischen Gewerkschaften der EWG-Länder fordern immer stärker eine Vertretung in den beratenden Gremien der Gemeinschaften; vor allem im Wirtschafts- und Sozialausschuß.

Für das Europäische Parlament, nicht zuletzt für seine deutschen Mitglieder, ist die Konfrontation mit kommunistischen Parlamentariern ein ungewohntes Bild. Nun sind aber die italienischen Kommunisten keineswegs mit jenen Ulbricht'scher Prägung vergleichbar. Der Sprecher der kommunistischen Gruppe, Dr. jur. Giorgio Amendola, machte in seiner mit großer Spannung erwarteten Jungfernsrede vor dem Europäischen Parlament deutlich, daß seine Gruppe die Auseinandersetzung mit anderen Fraktionen über die europäischen Fragen nicht scheut. Auffallend war die weitgehende Identität seiner Auffassungen mit denen der Gaullisten. Die italienischen Kommunisten wollen das europäische Einigungswerk nicht sabotieren, aber die Römischen Verträge gründlich revidieren.

Die wirtschaftliche und politische Zusammenarbeit Europas wird von ihnen zwar für notwendig gehalten, dabei dürfe aber die Souveränität der Nationalstaaten und ihrer Parlamente nicht angetastet werden. Amendola überträgt hier den Souveränitätsbegriff der osteuropäischen Staaten zur Abwehr der Breschnew-Doktrin auf die Integration Westeuropas. Er tritt darüber hinaus für die Direktwahl zum Europäischen Parlament ein, damit die kommunistischen Parteien endlich ihrem Stimmenanteil entsprechend vertreten seien. Die Krise der europäischen Politik führt Amendola auf die Spaltung in zwei Militärblöcke zurück, die überwunden werden müsse. Er schlug eine gesamteuropäische Konferenz im Rahmen der UNO-Wirtschaftskommission für Europa vor. Europa als "Dritte Kraft" sei eine Illusion. Zu den weiteren Forderungen der italienischen KP gehört die Schaffung entmilitarisierten Zone in Mitteleuropa, der Austritt Italiens aus der NATO und die Anerkennung der DDR. Der Gegensatz zu den Gaullisten reduziert sich auf die gesellschaftspolitischen Aspekte. Die Kommunisten haben offenbar erkannt, daß das Europäische Parlament eine ideale Plattform politischer Propaganda auf europäischer Ebene darstellt.

Altes Schema überholt  
-----

Verkehrsministerium: Zusammenarbeit von Wissenschaftlern und Beamten  
Von Karl-Heinz Günter

In aller Offenheit hat dieser Tage Bundesminister Georg Leber auf die althergebrachte Struktur der Beamtenschaft aufmerksam gemacht und - am Beispiel des von ihm geleiteten Bundesverkehrsministeriums - aufgezeigt, wie man mit modernen Mitteln Politik für heute und die Zukunft gestalten kann. Leber betont, daß er sich nicht am "überkommenen Schema der Kompetenzeinteilung" gehalten habe.

Bei der Ausarbeitung des mit seinem Namen verbundenen Planes zur Neugestaltung des Verkehrswesens in Deutschland wurde der Gefahr des Spartendenkens von vornherein entgegengewirkt. Unter der Leitung eines Volkswirtes wirkte eine Arbeitsgruppe, der jüngere Leute mit vorwiegend wirtschafts- und sozialwissenschaftlicher Ausbildung angehörten. Moderne Methoden der Ökonometrie und des Operations-Research wurden angewandt, um eine Analyse der Lage mit den denkbaren Lösungsvorschlägen zu erstellen. Auch das war, für viele vielleicht bislang als undenkbar bezeichnet, neu: Diese Gruppe "unterstand" niemandem; sie arbeitete zum Teil losgelöst aus den einzelnen Abteilungen; bei ihrer Arbeit unterlag sie keinen Weisungen, sie wurde zeitlich nicht gedrängt.

Gestärkt durch den Erfolg dieses sofort nach seinem Amtsantritt Ende 1966 begonnenen Arbeitsstiles setzte Leber nach Fertigstellung des verkehrspolitischen Programms weitere Arbeitsgruppen ein. Der Minister meint: "Eine solche Methode entspricht den Forderungen unserer Zeit." Das Management in Industrie und Wirtschaft bedient sich besonderer Teams zur Vorbereitung von wichtigen Entscheidungen. Das sollte, nach Lebers Ansicht, in immer stärkerem Maße auch beim Bund so sein. Er hat deshalb für sein Haus weitere Planstellen beantragt, um vor allem Volkswirte für solche Aufgaben heranzuziehen.

Daneben sind wissenschaftliche Forschungsinstitute ständig vom Bundesverkehrsminister mit der Ausarbeitung von Prognosen und Analysen beschäftigt. Sie sollen mit ihren Arbeiten helfen, den Verkehr in den Griff zu bekommen. Auch der wissenschaftliche Beirat, dem namhafte deutsche Professoren angehören, soll künftig mit seinem großen Wissen in stärkerem Maße gehört werden.

Diese und andere bereits in die Praxis umgesetzte Formen der Arbeit sieht Georg Leber als einen "permanenten Denkprozeß", dem man sich nicht entziehen kann, denn der rasche Wandel der Verhältnisse muß zu immer neuen Strukturen für die Bewältigung staatlicher Aufgaben führen.

Derartige Überlegungen sollten - und werden - auch andere Bundesminister anstellen. Aufgaben für morgen können nicht mehr länger mit Organisationsformen von gestern gemeistert werden.

+ + +

### "Gewerkschaften" in Griechenland

#### Gewerkschaftsboss Makris Hand in Hand mit der Militärjunta

sp - Trotz der Überwindung des Wirtschaftsfeudalismus in Griechenland im Jahre 1909, war das Land in den folgenden Jahrzehnten nicht in der Lage, eine eigene Schwerindustrie aufzubauen. Daraus ergaben sich vor allem für die Arbeiterbewegung Griechenlands große Nachteile. Durch die zurückgebliebene Gesellschaftsstruktur konnte kein liberales Gewerkschaftssystem zustande kommen.

Der 1918 gegründete "Allgemeine Gewerkschaftsbund Griechenlands" (GSEE) wurde rasch von den Kommunisten zersetzt, was zu Streitigkeiten zwischen "Revolutionären" und "Reformern" führte. Die Diktatur Metaxas machte den nun sehr geschwächten Gewerkschaftsbund zu ihrem Machtinstrument. In der Zeit des nationalen Widerstandes gegen die deutsche Besetzung (1941 - 1944) geriet die Arbeiterbewegung unter kommunistischen Einfluß.

Dadurch daß die Sozialdemokratie nie über ein Anfangsstadium hinauswuchs, konnte sich auch die Gewerkschaftsbewegung nicht entfalten. Aus der 1918 gegründeten Sozialistischen Arbeiterpartei (SEK) entwickelte sich bald, unter prosovjatischen Funktionären, die Kommunistische Partei Griechenlands (KKE), die im politischen Leben des Landes seit 1935 eine wichtige Rolle spielt. Die mehrmaligen Versuche, eine Sozialdemokratische Partei zu schaffen scheiterten immer.

Dem Militär, welches 1967 die Macht ergriff, fiel es, genau wie der Diktatur Metaxas (1936 - 1941), nicht schwer, den GSEE zu einem willkommenen Machtinstrument zu machen. Man ließ alle oppositionellen Gewerkschaftler verhaften. Demokratisch gewählte Vertreter der Arbeiterverbände wurden ihres Amtes enthoben. Außerdem wurden einige hundert Verbände aufgelöst. Der Funktionär **M a k r i s**, welcher durch seinen Opportunismus schon v o r der Errichtung der Militärdiktatur bei der Arbeiterschaft in Mißkredit gefallen war, hält heute die Fäden des GSEE in seinen Händen.

Um international den Anschein zu erwecken, die Gewerkschaften seien intakt, wurde ihnen formell von der Militärregierung die Vereins- und Versammlungsfreiheit zugewilligt. Diese Freiheit kam aber nur jenen Arbeiterverbänden zugute, welche "regimtreu" waren. Auch nach der von der Junta 1968 ausgearbeiteten Verfassung änderte sich nichts daran. Die "regimtreuen" Gewerkschaften hatten nicht nur die Versammlungsfreiheit, sondern wurden auch noch polizeilich, propagandistisch sowie finanziell unterstützt.

Durch die Abhängigkeit der Gewerkschaften von der Regierung mußten die Berufsverbände jede Maßnahme akzeptieren und waren zum Schweigen verurteilt. Obwohl sich die Junta "sozial-fortschrittlich" gibt, ist es ihr bis heute nicht gelungen, den Lebensstandard der Arbeiter zu heben, oder gar die Arbeiter für sich zu gewinnen.

+ + +

## Kein Volk von Kriminellen

### Überlegungen zum 0,8% Gesetz

Von Martin Hirsch, MdB.

Über die 0,8% - Gesetzesvorlage des Bundesverkehrsministers ist, wie nicht anders zu erwarten war, in der Öffentlichkeit nachhaltig diskutiert worden. Es gab viele ablehnende Kritik, aber noch mehr Zustimmung. Die Argumente, die vorgetragen wurden, sind zum Teil sehr beachtlich, viele sind gut, andere besser, manche erwecken den Eindruck, als seien sie in alkoholvernebelten Stunden geboren worden.

Erstaunlich ist, daß in der breiten Diskussion ein Problem wenig Berücksichtigung fand, das, wie ich meine, durchaus diskussionswürdig wäre: Sollte der 0,8% Entwurf in seiner jetzigen Form Wirklichkeit werden, dann stünden zwei Tatbestände nebeneinander, die praktisch die gleiche Zielsetzung haben. Einmal § 316 StGB, der den Kraftfahrer mit Gefängnis bedroht, der sein Fahrzeug führt, obwohl er infolge alkoholischer Getränke nicht mehr sicher in der Lage ist, zum anderen der geplante § 24a des Straßenverkehrsgesetzes, der den Kraftfahrer mit Geldbuße bedroht, der sich ans Steuer setzt, obwohl er mindestens 0,8% Alkohol im Blute hat.

Bei b e i d e n Tatbeständen geht es somit darum, der abstrakten Gefahr entgegenzuwirken, die von einem alkoholisierten Kraftfahrer ausgehen kann. § 316 des Strafgesetzbuches verbindet die Frage eines strafbaren Verhaltens mit dem Kriterium der "Fahrtüchtigkeit", ohne festzulegen, wann die "Fahrtüchtigkeit" aufhört und die "Fahruntüchtigkeit" beginnt. Theoretisch kann ein Kraftfahrer mit mehr aber auch mit weniger als 0,8% Alkohol im Blut fahruntüchtig sein.

Der geplante § 24a des Straßenverkehrsgesetzes verzichtet hingegen auf den Begriff "Fahrtüchtigkeit" und legt dafür eine starre Grenze von 0,8% Blutalkohol fest, bei deren Überschreiten der Kraftfahrer zur Rechenschaft gezogen werden kann. Da nun aber nach dem Urteil der Gerichtsmediziner bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,8% in der Regel auch die Fahrsicherheit des Kraftfahrers so beeinträchtigt ist, daß man von Fahrtüchtigkeit nicht mehr sprechen kann, ist offensichtlich, daß sich die beiden Vorschriften weitgehend überschneiden.

Unter diesen Umständen drängen sich zwei Fragen auf. E r s t e n s welches Erfordernis besteht für den geplanten § 24a des Straßenverkehrsgesetzes, wenn in § 316 des Strafgesetzbuches materiell das gleiche steht?

Z w e i t e n s : Welches Erfordernis besteht für eine Beibehaltung des geltenden § 316 des Strafgesetzbuches, wenn der geplante § 24a des Straßenverkehrsgesetzes in Kraft treten sollte?

Die erste Frage hat der Bundesverkehrsminister bei der Begründung seiner Vorlage bereits sehr überzeugend beantwortet. Das Kriterium der "Fahrtüchtigkeit" ist ein Rechtsbegriff, der in der Biologie keine Entsprechung hat. Naturwissenschaftlich exakt festgelegt werden kann nur ein sogenannter absoluter "Grenzwert", der die Alkoholkonzentration bezeichnet, bei der es nach medizinischen Erfahrungen überhaupt keinen Kraftfahrer mehr gibt, der noch als fahrtüchtig angesehen werden kann. Dieser Wert muß um der wissenschaftlichen Zuverlässigkeit willen weit über den Werten liegen, bei denen ein Kraftfahrer in der Regel fahruntüchtig wird. Rechtlich gesehen bietet der "absolute Grenzwert" eine Beweiserleichterung in den Fällen, die jenseits des zweifelhaften Übergangsbereichs liegen. In allen anderen Fällen hingegen befinden sich die Gerichte in einer schwierigen Beweissituation. Obwohl nach den

Erkenntnissen der Gerichtsmediziner mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, daß ein Kraftfahrer mit mehr als 0,8‰ Blutalkohol zum Führen eines Kraftfahrzeuges untauglich ist, genügt die Bewertung des festgestellten Blutalkohols allein nicht zur Beurteilung. Nach den Regeln des Verfahrensrechtes ist vielmehr, solange der absolute Grenzwert nicht überschritten wird, die Fahruntauglichkeit nachzuweisen. Nur dann, wenn das Fahrverhalten des Kraftfahrers besondere alkoholbedingte Auffälligkeiten zeigt, ist dem Beweiserfordernis genüge getan. Da sich die tatsächlichen Umstände der Trunkenheitsfahrt, namentlich die körperliche und seelische Verfassung des Beschuldigten, die besonderen Verhältnisse, unter denen er getrunken hat und die alkoholbedingten Fahrfehler, die ihm während der ganzen Fahrstrecke unterlaufen sind, sich nachträglich sehr schwer feststellen lassen, kommt es aus Beweisgründen zu zahlreichen Freisprüchen.

In Kraftfahrerkreisen ist dies bekannt. Viele verlassen sich nicht nur darauf, daß nichts passieren wird; für den Fall einer polizeilichen Kontrolle wird ein Freispruch einkalkuliert. Weil sich das Kriterium der Fahrtüchtigkeit nur schwer fassen läßt und gerade ein Angetrunkener dazu neigt, seine Leistungsfähigkeit zu überschätzen und sich für fahrtüchtig zu halten, ist die präventive Wirkung, die von § 316 StGB ausgeht, unzureichend. Um vom Sachverhalt her unbefriedigende Freisprüche zu vermeiden, insbesondere aber um dem Kraftfahrer eine klare Grenze aufzuzeigen, die ihm sagt "bis hier hin und nicht weiter", ist die Einführung eines formalisierten Gefährdungsmerkmals zweckmäßig. Dem 0,8‰ Entwurf des Bundesverkehrsministers, der dieses formalisierte Gefährdungsmerkmal einführen will, ist deshalb grundsätzlich zuzustimmen.

Diese grundsätzliche Zustimmung darf jedoch nicht davon abhalten, die oben angedeutete zweite Frage zu stellen: Ist es, falls die 0,8‰ Regelung in Kraft tritt, notwendig, den geltenden § 316 StGB in seiner jetzigen Form aufrechtzuerhalten?

Ich neige dazu, diese Frage mit Nein zu beantworten. Dies schon allein aus dem Grund, weil ich es für keine glückliche gesetzliche Konstruktion halte, wenn neben einer Strafbestimmung, deren Mißachtung von den Gerichten geahndet wird, eine Bestimmung des Ordnungswidrigrechts mit gleicher Zielrichtung steht, die die Verhängung einer Buße den Ordnungsbehörden zuweist. Ganz abgesehen von der Frage möglicher Kompetenzkonflikte halte ich es für unzweckmäßig, verschiedene Stellen mit der gleichen Aufgabe zu betrauen. Das Bestreben müßte an sich dahin gehen, einen möglichst rationellen Verfahrensgang zu gewährleisten. Wollte man die Vorschrift des § 316 des Strafgesetzbuches in seiner jetzigen Form beibehalten, wäre das Ergebnis genau umgekehrt: Da § 316 StGB gegenüber der Ordnungswidrigkeit vorgeht, müßte auch in Zukunft bei einem verdächtigen Täter zunächst ermittelt werden, ob er fahrtüchtig im Sinne der Vorschrift ist. Läßt sich das, z.B. durch Reaktion oder Gleichgewichtstests oder Zeugenaussagen nicht nachweisen oder wird gar festgestellt, daß der Täter noch fahrtüchtig war, wird auf die subsidiäre Bestimmung des § 24a StVG zurückgegriffen. Das Ziel, einen eindeutig abgegrenzten Tatbestand zu schaffen, ist also nicht erreicht. Man zwingt die Ermittlungsbehörden weiterhin, in jedem Einzelfall die Frage der materiellen Fahruntauglichkeit aufzuklären, soweit dies möglich ist, und erst, wenn diese Prüfung negativ verlaufen ist, greift § 24a StVG ein.

Von einer Entlastung der Staatsanwaltschaften und der Gerichte kann unter diesen Umständen nicht die Rede sein. Erreicht wird lediglich ein Mehr an Arbeit, nachdem gleichzeitig auch die Beamten der Ordnungsbehörden Ermittlungsarbeit zu leisten haben. Wenn, wie bereits

ausgeführt, ein wesentlicher Grund für die geplante Einführung des § 24a StVG die Tatsache ist, daß die Feststellung der Fahruntauglichkeit im Einzelfall häufig mit Schwierigkeiten verbunden und von der Beurteilung oft zweifelhafter Indizien abhängig ist, dann ist nicht ganz einzusehen, warum beim Vorliegen einer geeigneten Ersatzbestimmung nicht ganz auf diese Prüfung verzichtet werden sollte. Das Argument, die verantwortungs- und rücksichtslose Haltung eines Kraftfahrers, der sich im fahruntüchtigen Zustand ans Steuer setzt, rechtfertige ein sozial-ethisches Unwerturteil und damit eine Kriminalstrafe, zieht hier gegen nicht. Die These, in solchen Fällen sei ein sozial-ethisches Unwerturteil gerechtfertigt, ist an sich schon angreifbar. Darüberhinaus dürfte es kaum vertretbar sein, die Frage, ob eine Kriminalstrafe oder nur eine Ordnungsbuße verhängt werden soll, nach oft zufälligen Indizien zu entscheiden. Die Gefahr einer unterschiedlichen Behandlung gleicher Sachverhalte ist hier evident.

Die Probleme, die das Nebeneinander der beiden abstrakten Gefährdungsdelikte des § 316 StGB und des § 24a StVG aufgibt, könnten m.E. am ehesten dadurch gelöst werden, daß man die beiden Bestimmungen in einem Paragraphen zusammenfaßt. Da eine Erweiterung des § 316 StGB wohl nicht in Betracht kommt, würde das praktisch auf eine Streichung dieser Vorschrift hinauslaufen. Der Kraftfahrer, der sich nach Alkoholenß ans Steuer setzt und fährt, ohne einen anderen konkret zu gefährden oder zu schädigen, würde dann nicht mehr strafrechtlich relevant, wohl aber ordnungswidrig handeln, falls er mehr als 0,8% Alkohol im Blut hat. Er müßte mit einer empfindlichen Geldbusse und gegebenenfalls mit einem Fahrverbot rechnen.

Die Möglichkeit, eine Freiheitsstrafe zu verhängen, würde hingegen entfallen. Man braucht dies nicht zu bedauern. Nach den von der Strafvollzugskommission bei ihrer ersten Arbeitstagung in Heidelberg aufgestellten Leitsätzen ist die kurze Freiheitsstrafe - und nur solche werden in aller Regel bei § 316 StGB verhängt - als kriminalpolitisch wertlos zu betrachten. Sie wirkt oft kriminogen, belastet den Strafvollzug in sachlicher, personeller und finanzieller Hinsicht in ungewöhnlichem Maß und verhindert dadurch, daß der gesamte Strafvollzug sinnvoll durchgeführt werden kann.

Der Verzicht auf die in § 316 StGB angedrohte Freiheitsstrafe bedeutet letzten Endes einen Gewinn. Durch die Gestaltung eines an der 0,8% Grenze orientierten Tatbestandes als Ordnungswidrigkeit, bei gleichzeitiger Streichung des § 316 StGB, würde man nicht nur einen weiteren Schritt zur Entlastung der Gerichte und Staatsanwaltschaften tun, man würde darüberhinaus den Strafvollzug erleichtern, ohne ein kriminalpolitisch wesentliches Instrument aufzugeben zu haben. Der Vorwurf, die Verkehrsstrafgesetze machten die Deutschen zu einem Volk von Kriminellen und Vorbestraften, den zahlreiche Kritiker erheben, wäre dann jedenfalls ungerechtfertigt. Mir ist auch klar, daß der Vorschlag § 316 StGB ganz zu streichen, die Kritiker des anderen Lagers auf den Plan rufen wird. Für jene, die sich zu einer gänzlichen Streichung des § 316 StGB nicht durchringen können, bietet sich eine Zwischenlösung an, die gesetzestechnisch konsequenter ist, als das Nebeneinander der beiden Gefährdungsdelikte: Auch in § 316 StGB könnte man ein formalisiertes Tatbestandsmerkmal in Form eines zahlenmäßig festgelegten Blutalkoholgehalts einführen. Diese Grenze könnte z.B. bei 1,3% liegen. Ein Kraftfahrer, dessen Alkoholpegel zwischen 0,8 und 1,3% steht, würde dann gemäß § 24a StVG zur Ordnung gerufen, ein Kraftfahrer mit einer höheren Blutalkoholkonzentration müßte mit einer Kriminalstrafe gemäß § 316 StGB rechnen. Beide Vorschriften würden sich somit nicht mehr überschneiden, es bestünde zwischen ihnen das klare Verhältnis von schwerem und leichtem Delikt.