

Dear reader,

This is an author-produced version of an article published in *Neue Kriminalpolitik*. It is consistent with the manuscript submitted by the author for publication but does not include the final publisher's layout or pagination.

Original publication:

Kölbel, Ralf

“Freie Forschung im Justizvollzug als Gemeinwohlbelang“

Neue Kriminalpolitik, 2019, Vol. 31, Issue 4, 433-440.

URL: <https://doi.org/10.5771/0934-9200-2019-4-433>

Published with permission of the copyright holder(s).

Thank you for supporting Green Open Access.

Your KrimDok team

Freie Forschung im Justizvollzug als Gemeinwohlbelang

Prof. Dr. Ralf Kölbel, LMU München

Schlagwörter: Strafvollzug, Strafvollzugsforschung, Universitäre Forschung, Kriminologische Dienste, Feldzugang

Keywords: Penal System, Prison Research, University Based Research, Criminology Service Unit, Field Access

Anders als die meisten Personen, die während der Kölner Tagung zu Wort gekommen und deshalb auch in diesem Heft vertreten sind, betreibe ich keine empirische (Straf-)Vollzugsforschung. Ich bin mit deren Stand als verarbeitender Rezipient vertraut,¹ ohne aber ihre hier zu behandelnden (Feldzugangs-)Probleme aus eigener Anschauung zu kennen. Ich muss mich bei meiner Stellungnahme deshalb auf den Eindruck stützen, den die kontroversen Ausführungen zur Rolle der Kriminologischen Dienste vor und während der Veranstaltung bei mir hervorgehoben haben. Auf dieser (zugegebenermaßen unsicheren) Grundlage bin ich indes überzeugt, dass das Verfahren zur Zulassung von Vollzugsforschung so, wie es momentan organisiert ist, nicht richtig sein kann.² Diese Auffassung stützt sich allerdings, was bei einem Außenstehenden nicht verwunderlich ist, auf eine eher grundsätzliche Erwägung, die vielleicht etwas theoretisch oder praxisfern anmuten mag und hier über einen kleinen Umweg illustriert werden muss:

A. Grenzen der Verkehrssicherheitsforschung

Man kann die Erfindung des Airbags nicht genau datieren. Frühe Formen wurden etwa 1920 für die Luftfahrt und dann Anfang der 1950er Jahre für den Straßenverkehr entwickelt, ohne dass dies technisch bereits ausgereift gewesen wäre. Angesichts der seit den 1960er Jahren stark steigenden Verkehrsunfallopferzahlen (und des damit einhergehenden öffentlichen wie politischen Drucks) brachte die Automobilindustrie dann aber Mitte der 1970er Jahre – in der Bundesrepublik 1980/81 – die ersten einsatzfähigen Varianten auf den Markt.³ Heute geht man davon aus, dass der Airbag die Mortalitäts- und Schwereverletzungsraten bei massiven Unfällen ganz erheblich senkt.⁴ Möglicherweise wird dies durch riskanteres Fahrverhalten partiell kompensiert (sog. Risikohomöostase),⁵ doch gleichwohl sind die Sicherheitsgewinne zweifellos mehr als beachtlich. Wer auch immer an der Entwicklung des Airbags beteiligt war: sie und er haben sich damit ganz gewiss eine hohe gesellschaftliche Anerkennung verdient.

Man kann diese Geschichte aber auch ganz anders erzählen und den Airbag als eine rein kosmetische Erfindung begreifen. Kosmetisch deshalb, weil seine Entwicklung an den (sozial

¹ Vgl. Eisenberg/Kölbel 2017, §§ 35 – 38.

² Ungeachtet dessen scheinen mir die Forschungsmöglichkeiten im Vollzug insgesamt – und dies nicht trotz, sondern durchaus auch wegen der Kriminologischen Dienste – deutlich besser als bspw. im Bereich der Wirtschaftsdelinquenz zu sein (zu den hier bestehenden, ausgeprägten Feldzugangs- und Methodenproblemen etwa Slapper/Tombs 1999, 54 ff.; Benson/Kennedy/Logan 2016; Simpson Criminology 57 (2019), 189, 190 ff.).

³ Huber 1999, 132 ff.; siehe dazu und zur Funktionsweise auch Kramer 2009, 183 ff.

⁴ Klanner/Ambos/Paulus 2004, 20 ff. ermitteln eine Reduktion schwerer Unfallfolgen von ca. 20 %; vgl. ferner Kuner/Schlickewei/Oltmanns 1996, 120 ff.; entscheidend ist letztlich allerdings das Zusammenwirken der verschiedenen Rückhaltesysteme (siehe dazu bspw. Schindler/Kühn/Siegler 2004, 43 ff.).

⁵ Wilde Injury Prevention 4 (1998), 89 ff.; Hedlund Injury Prevention 6 (2000), 82 ff.; zu widersprüchlichen Befunden speziell für Airbags siehe etwa Peterson/Hoffer Journal of Consumer Research 20 (1994), 657 ff.; Sagberg/Fosser/Saetermo Accident Analysis and Prevention 29 (1996), 293 ff.

höchst ungleich verteilten) Folgen des Individualstraßenverkehrs – an Landfraß, Zersiedelung und dem völlig aberwitzigen Ressourcenverbrauch – nichts, aber auch gar nichts geändert hat.⁶ Wer ernsthaft darüber nachdenkt, kann das automobilisierte Verkehrssystem angesichts seiner ökologischen Schadensbilanz nicht für zukunftsfähig halten. Es ist kaum zu bezweifeln, dass da etwas anderes kommen muss. Und deshalb mag man die Erfindung des Airbags auch durchaus bedauern: weil sie gewissermaßen den Leidensdruck reduziert und damit auch den Veränderungsdrang hin zu einem alternativen Transportsystem vermindert hat. Aber natürlich wäre dies eine zynische Sicht auf die Dinge. Es ist vielmehr nicht zu bezweifeln, dass die Gesellschaft ein Recht auf Verkehrssicherheitsforschung hat – eine Verkehrssicherheitsforschung, die den Straßenverkehr durch technisch oder psychologisch ausgerichtete Maßnahmen erträglicher macht.⁷ Es liegt aber ebenfalls im wohlverstandenen gesellschaftlichen Interesse, dass es daneben auch eine Straßenverkehrs-Alternativenforschung gibt, die sich systematisch mit der perspektivischen Ersetzung des Individualverkehrs und mit neuen Mobilitätsmodellen auseinandersetzt.⁸

B. Notwendigkeit der Strafvollzugs-Alternativenforschung

Das, was die Kölner Tagung ausgelöst hat, sind die Feldzugangsprobleme einer Wissenschaftssparte, die der Verkehrssicherheitsforschung gleicht: Es geht um die Durchführung von Untersuchungen, die die Bedingungen des Gefängnisses analysieren wollen, um dieses letzten Endes zweckmäßiger und/oder humaner auszugestalten.⁹ Der Strafvollzug sieht sich hierdurch nicht in Frage gestellt, sondern umgekehrt – gerade weil er (auch) dank einer solchen Wissenschaftspraxis menschengerechter wird – als gesellschaftliche Institution stabilisiert.¹⁰ Deshalb (oder besser: dennoch) ist diese (inter-/national übliche) Vollzugsforschung aus den gleichen Gründen wie die Erfindung des Airbags ein Segen. Es kann allerdings auch nicht zweifelhaft sein, dass es einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit den Grundwidersprüchen des Strafvollzugs bedarf, wonach dieser unhintergebar auf Disziplinierung abzielt; wonach er an der Herstellung des von ihm adressierten Problems ganz erhebliche Anteile hat; wonach sein vager und begrenzter Nutzen in keinem Verhältnis zu den gesellschaftlichen Kosten, den Kollateralschäden und der humanitären Fragwürdigkeit der Vollzugswirklichkeit steht.¹¹ Ebenso wie beim Verkehrssystem hat das Gemeinwesen einen Anspruch auf eine hierauf reagierende Forschung – auf eine Alternativenforschung, die den notwendig mangelndurchgesetzten Strafvollzug durch weniger problematische Interventionsformen ablösen will.

Allerdings ist es in beiden Bereichen mit einer bloß akademischen Betrachtung ganz gewiss nicht getan. Wenn die Straßenverkehrs-Alternativenforschung wirksam werden will, muss sie

⁶ Für eine (partielle) Erfassung und ökonomische Schätzung der Grundprobleme vgl. etwa *Becker/Becker/Gerlach* 2012.

⁷ Für einen Überblick über diese gängige Verkehrssicherheitsforschung etwa *Porter* 2011; zu einer Systemperspektive *Schnieder/Schnieder* 2013.

⁸ Zu Ansätzen einer solchen Forschung siehe etwa *Petersen/Reinert* 2018. Mit den besagten Modellen ist allerdings ganz gewiss nicht das Elektroauto gemeint, dem momentan „vielleicht dümmsten Zukunftsentwurf“. Abgesehen davon, „dass der Wechsel einer zur Fortbewegung notwendigen Energie das Energieproblem nicht löst, sondern nur verlagert“, verfehlt ein entsprechender Umstieg die eigentliche Krisenlage, die „nicht ein spezifischer Typ von Antrieb zur Verwirklichung von Mobilitätsvorstellungen, sondern das Konzept von Mobilität“ hervorgebracht hat (*Welzer* Blätter für deutsche und internationale Politik 6/2010, 61, 63 f.).

⁹ Kennzeichnend *Bäumler/Schmitz/Neubacher* NK 30 (2018), 210, 212 f.

¹⁰ *Scheerer* KrimJ 50 (2018), 167, 171: „reformistisch-abolitionistisches Dilemma“.

¹¹ Vgl. hierzu aus der neueren deutschsprachigen Lit. nur *Nickolai* 2015, 817 ff.; *Maelicke* 2015, 179 ff.; *Feest* 2018, 33 ff.; *Scheerer* KrimJ 50 (2018), 167, 175 f. sowie die Beiträge in *Malzahn* (Hrsg.) 2019.

die alternativen Modelle plausibilisieren. Außerdem braucht sie solide Befunde und handfeste Daten, um die Misere des bisherigen Individualstraßenverkehrs deutlich zu machen. Sie braucht überzeugende Ergebnisse, um der Öffentlichkeit, die sich ein Leben ohne Straßenverkehr in der Regel gar nicht vorstellen kann,¹² dessen dramatische Schattenseiten vor Augen zu führen. Ebenso wie es deshalb im wohlverstandenen gesellschaftlichen Interesse ist, eine dafür notwendige Empirie praktisch möglich zu machen, verhält es sich beim Strafvollzug. Auch hier wird die Alternativenforschung ihrer Funktion nur gerecht werden können, wenn sie den Strafmentalitäten eine Rationalisierung entgegenzusetzen vermag und mit Blick auf die unhinterfragte Selbstverständlichkeit des Gefängnisses dessen unaufhebbare Mangelhaftigkeit eindrücklich dokumentiert. Die Forschung muss deshalb in die Lage versetzt werden, etwa die unhintergehbaren Wirkungsgrenzen der Haft zu belegen und das zerstörerische Leid des Vollzugs begreifbar zu machen.¹³ Sie muss im Stande sein, bspw. den second code zu rekonstruieren, der die offiziellen Vollzugszwecke notorisch kontaminiert. Sie muss sichtbar machen können, dass das Gefängnis auf Dauer keine intelligente Lösung sein kann.

C. Widersprüche in der Verwaltung von Forschungszugängen

Wenn nun aber bereits die Vollzugsforschung mit erheblichen Feldzugangsproblemen konfrontiert ist (und durch die Kriminologischen Dienste bzw. Justizministerien offenbar auch reale Hindernisse erfährt¹⁴), gilt dies in besonderer Weise für die Vollzugs-Alternativenforschung. Dass diese Wissenschaftsspielart ausgerechnet bei jenen Institutionen, die sie letztlich ablösen will, mit Zugängen, Ressourcen oder auch nur Offenheit rechnen kann, ist nämlich kaum vorstellbar.¹⁵ Schließlich würde man vernünftigerweise auch von der Automobilindustrie keine Unterstützung bei der Erforschung einer Kfz-freien Zukunft erwarten.

Natürlich, das alles ist bestenfalls eine holzschnittartige Problembeschreibung. Aber der zentrale Punkt bleibt: Es gibt einen gesellschaftlichen Bedarf an einer Wissenschaft, die gegen das Gefängnisystem denkt und deshalb dort von vornherein nur mit einer eingeschränkten Kooperation rechnen darf. Die Probleme, die damit für eine (das Gefängnis letztlich delegitimierende) Forschung verbunden sind, werden zusätzlich verstärkt, wenn das Vollzugssystem – hier: vertreten durch die Kriminologischen Dienste¹⁶ – über seine eigene Zugänglichkeit allein zu befinden und sich gegenüber einer kritischen Infragestellung damit abzuschotten vermag. Diese Situation kann, sobald man mit der hier vertretenen Ansicht ein gesellschaftliches

¹² Zur mentalen Infrastruktur der (auto-)mobilitätsgewöhnten Gesellschaft plastisch *Welzer* Blätter für deutsche und internationale Politik 6/2010, 61, 64 f.

¹³ Zu den „Pains of Imprisonment“ siehe etwa *Crewe*, *Punishment & Society* 13 (2011) 509 ff.; zusammenfassend zu den Prisonisierungsbefunden *Eisenberg/Kölbel* 2017, § 37 Rn. 3 ff.; zur Notwendigkeit dahingehender Forschung auch *Schmidt* *KrimJ* 48 (2016), 202, 213 ff.; international liegen dazu aufschlussreiche Ansätze bspw. von Seiten gefängnisethnografischer Arbeiten vor (vgl. dazu etwa die Beiträge bei *Drake/Earle/Sloan* 2015; *Reeves* 2016; für einen Überblick über die hierfür instruktiven Studien der sog. *Convict Criminology* vgl. etwa *Jones/Ross/Richards/Murphy* *Prison Journal* 89 (2009), 151 ff.; *Earle* 2016).

¹⁴ *Fährmann/Knop* *NK* 29 (2017), 251, 255 ff.; *Bäumler/Schmitz/Neubacher* *NK* 30 (2018), 210, 213 ff.

¹⁵ Dies betrifft die institutionelle Ebene und nicht unbedingt auch die Ebene der dort tätigen individuellen Personen.

¹⁶ Dass die Kriminologischen Dienste nicht nur organisatorisch, sondern auch nach ihrem Selbstverständnis zum Vollzugssystem gehören, wird bei *Breuer/Endres/Häßler/Hartenstein/Niemz/Stoll* *NK* 30 (2018), 92, 95, 99 ff.) deutlich. Die eigene Forschung wird dort als „in Zusammenarbeit mit der Vollzugspraxis“ eingesetztes „Instrument der Organisationsentwicklung und Qualitätssicherung“ beschrieben und von der „externen Forschung“ abgegrenzt. Vgl. hierzu auch *Suhling/Prätor* 2014, 630: Die Kriminologischen Dienste stehen „in unmittelbarer Nähe zu, wenn nicht sogar mitten in ihrem Forschungsgegenstand, dem Strafvollzug“.

Interesse an der Alternativenforschung bejaht, nur als dysfunktional bezeichnet werden.¹⁷ Dass die Kriminologischen Dienste für die Zulassung von Forschungsprojekten zuständig sind, erlaubt ihnen eine Prüfung in eigener Sache und begründet einen institutionalisierten Interessenkonflikt. Dieser lässt sich allein durch die Übertragung der Entscheidungskompetenz an eine unabhängige Einrichtung auflösen.¹⁸

Unabhängig von der (Neu-)Zuordnung der Entscheidungsgewalt stellt sich die Frage nach den zu berücksichtigenden Entscheidungsaspekten.¹⁹ Bislang wird die Projektzulassung durch die Kriminologischen Dienste von solchen Gesichtspunkten abhängig gemacht, die sich als „Wissenschaftlichkeit“ und „Machbarkeit“ des jeweils beantragten Vorhabens zusammenfassen lassen.²⁰ Dies überzeugt nur bedingt:

- Forschungsvorhaben auf ihre ethische oder datenschutzrechtliche Statthaftigkeit hin zu überprüfen, leuchtet ein. Aber bereits die Frage, ob das Projekt eine „relevante Thematik“ betrifft, ist ein zweifelhafter Standard, der besser dem Selbstverständnis der Forschenden überlassen bleibt (übrigens schon deshalb, weil diese durch die informellen Mechanismen des Wissenschaftssystems ohnehin „auf Linie gebracht“ und auf „verwertbare Resultate“ festgelegt werden). Dass dann mit Blick auf die wissenschaftliche Qualitätssicherung eine Beurteilung der Vorhaben in konzeptioneller und methodischer Hinsicht erfolgt, kann hingegen nachvollzogen werden. Allerdings ist dies nur als eine subsidiäre Prüfung gerechtfertigt, die durch eine bereits anderweitig erfolgte Begutachtung entbehrlich wird.²¹ Außerdem bedarf es hier prozedural einer Annäherung an die Modi der sonst üblichen Begutachtungsverfahren (Peer-Review, Anonymisierung usw.).
- Ein zentraler Aspekt der Vorhabensmachbarkeit scheint der für die Anstalten entstehende Aufwand zu sein. Wenngleich die darauf bezogenen Erwägungen prima vista begrifflich sein mögen, ist doch festzuhalten, dass das Vollzugssystem auch in dieser Hinsicht nicht über die Mitwirkungsfreiheit privater Akteure (bspw. Gefangener) verfügen kann. Als öffentliche Einrichtung darf es sich einer im gesellschaftlichen Interesse erfolgenden Erforschung nicht ohne Gründe entziehen. Für die insofern relevanten Maßstäbe bietet das Informationsfreiheitsgesetz ein naheliegendes Modell. Der organisatorisch-technische Aufwand stellt dort keinen eigenen Ablehnungsgrund i.S.v. §§ 3 – 6 IFG dar, sondern begrenzt allein die Art des Informationszugangs (§ 1 Abs. 2 S. 3 IFG) und die Gewährung eines ohnehin nur teilweise bestehenden Informationsanspruchs (§ 7 Abs. 2 S. 1 IFG). Obendrein wird im Rahmen der vorzunehmenden Einzelfallbewertung (bei der auch der erwartbare Erkenntnisgewinn von Belang ist) ein strenger Maßstab angelegt (die Funktionsfähigkeit beeinträchtigende, institutionelle Überforderung; Erfordernis außergewöhnlicher

¹⁷ Ähnlich *Schmidt* KrimJ 48 (2016), 202, 207 f.

¹⁸ Zu denken wäre etwa an ein „Scientific Board“ oder bspw. auch an eine Ombudsleute-Struktur mit zusätzlicher wissenschaftlicher Kompetenz.

¹⁹ Dies gilt auch deshalb, weil eine ablehnende Entscheidung vielfach subjektive Rechte der Antragstellenden beeinträchtigen dürfte und daher durch Rechtsbehelfe angreifbar sein muss. Hierbei kommt es dann auf die Behandlung dieser Aspekte in der Ablehnungsbegründung an.

²⁰ *Breuer/Endres/Häßler/Hartenstein/Niemz/Stoll* NK 30 (2018), 92, 96 ff.

²¹ Dies gilt bspw. für von der DFG geförderte Projekte. Träfe es tatsächlich zu, dass die Kriminologischen Dienste derzeit (wie bisweilen zu hören war) auch solche Vorhaben einer nochmaligen inhaltlichen Prüfung unterziehen, wäre dies angesichts des hochschwelligigen DFG-Bewilligungsverfahrens ein sprachlos machender Sachverhalt.

Maßnahmen).²² Sieht man in all dem ein Kriterienmodell, sind technisch-organisatorische Schwierigkeiten nur selten ein Grund für die Ablehnung von Forschungsprojekten.

Literatur

Bäumler / Schmitz / Neubacher Forschung im Strafvollzug – ein Erfahrungsbericht, in: *Neue Kriminalpolitik* 30 (2018), 210 ff.

Becker / Becker / Gerlach (2012) The True Costs of Automobility: External Costs of Cars Overview on Existing Estimates in EU-27.

Benson / Kennedy / Logan (2016) White-collar and corporate crime, in: Huebner/Bynum (Hrsg.), *The Handbook of Measurement Issues in Criminology and Criminal Justice*, 92 ff.

Breuer / Endres / Häßler / Hartenstein / Niemz / Stoll Forschung über den Strafvollzug in Deutschland – Die Rolle der Kriminologischen Dienste, in: *Neue Kriminalpolitik* 30 (2018), 92 ff.

Crewe Depth, Weight, Tightness: Revisiting the pains of imprisonment, in: *Punishment & Society* 13 (2011) 509 ff.

Drake / Earle / Sloan (2015) *The Palgrave Handbook of Prison Ethnography*.

Earle (2016) *Convict Criminology: Inside and Out*.

Eisenberg / Kölbl (2017) *Kriminologie*, 7. Aufl.

Fährmann / Knop Forschungsfreiheit im Strafvollzug: Mehr als eine hohle Phrase?, in: *Neue Kriminalpolitik* 29 (2017), 251 ff.

Feest (2018) Ist Freiheitsentzug als Sanktionsmaßnahme im 21. Jahrhundert noch zeitgemäß?, in: *Sächsisches Staatsministerium der Justiz* (Hrsg.): *Vollzug für das 21. Jahrhundert*, 33 ff.

Gersdorf / Paal (Hrsg.) (Stand 1.5.2019) *Beck'scher Online-Kommentar Informations- und Medienrecht*, 24. Edition.

Hedlund Risky business: Safety regulations, risk compensation, and individual behavior, in: *Injury Prevention* 6 (2000), 82 ff.

Huber (1999) Die Entwicklung von Airbag und ABS als konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit, in: *Niemann / Hermann* (Hrsg.): *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch*, 123 ff.

Jones / Ross / Richards / Murphy The first dime. A decade of convict criminology, in: *Prison Journal* 89 (2009), 151 ff.

Klanner / Ambos / Paulus (2004) *Unfallverletzungen in Fahrzeugen mit Airbag*.

Kramer (2009) *Passive Sicherheit von Kraftfahrzeugen*, 3. Aufl.

Kuner / Schlickewei / Oltmanns (1996) Wirksamkeit und klinische Bedeutung von Rückhaltesystemen aus der Sicht des Unfallchirurgen, in: *Kuner / Schlickewei* (Hrsg.): *Verletzungsschutz durch Airbag*, 118 ff.

Maelicke Das Knast-Dilemma. Wegsperrern oder resozialisieren?

Malzahn (Hrsg.) (2019) *Strafe und Gefängnis*.

Nickolai (2015) Plädoyer zur Abschaffung des Jugendstrafvollzugs, in: *Schweder, M.* (Hrsg.): *Handbuch Jugendstrafvollzug*, 817 ff.

Petersen / Reinert (2018) Mobilität für morgen, in: *Schwedes, O.* (Hrsg.): *Verkehrspolitik*, 2. Aufl., 467 ff.

Peterson / Hoffer The impact of airbag adoption on relative personal injury and absolute collision insurance claims, in: *Journal of Consumer Research* 20 (1994), 657 ff.

²² Vgl. hierzu m.w.N. nur BeckOK InfoMedienR/*Debus* IFG § 1 Rn. 173; BeckOK InfoMedienR/*Sicko* IFG § 7 Rn. 51-56.2.

Porter (Hrsg.) (2011) Handbook of Traffic Psychology.

Reeves (Hrsg.) (2016) Experiencing Imprisonment.

Sagberg / Fosser / Saetermo An investigation of behavioural adaptation to airbags and antilock brakes among taxi drivers, in: *Accident Analysis and Prevention* 29 (1996), 293 ff.

Scheerer Abschaffung der Gefängnisse, in: *Kriminologisches Journal* 50 (2018), 167 ff.

Schindler / Kühn / Siegler (2004) Intelligente Rückhaltesysteme.

Schmidt (2016) Theorie und Empirie deutschsprachiger Strafvollzugsforschung, in: *Kriminologisches Journal* 48 (2016), 202 ff.

Schnieder / Schnieder (2013) Verkehrssicherheit.

Simpson Reimagining Sutherland 80 years after White-Collar Crime, in: *Criminology* 57 (2019), 189 ff.

Slapper / Tombs (1999) Corporate Crime.

Suhling / Prätor (2014) Der Kriminologische Dienst als wissenschaftliche Einrichtung des Justizvollzugs, in: *Baier / Mößle* (Hrsg.), *Festschrift für Pfeiffer*, 625.

Welzer Die Magie des Wachstums, in: *Blätter für deutsche und internationale Politik* 6/2010, 61 ff.

Wilde Risk homeostasis theory: An overview, in: *Injury Prevention* 4 (1998), 89 ff.

Kontakt:

Prof. Dr. Ralf Kölbl, Lehrstuhl für Strafrecht und Kriminologie, LMU München, Juristische Fakultät, Geschw.-Scholl-Platz 1, 80539 München, ralf.koelbel@jura.uni-muenchen.de