

タイトル	Internationales Ausmaß und Bedeutung der Verkehrsdelinquenz (1)
著者	KURY, Helmut; BRANDENSTEIN, Martin; YOSHIDA, Toshio
引用	北海学園大学法学研究, 42(2): 584-557
発行日	2006-09-30

Internationales Ausmaß und Bedeutung der Verkehrsdelinquenz (1)

Helmut KURY, Martin BRANDENSTEIN und Toshio YOSHIDA

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
2. Sexual- versus Verkehrsstraftaten
3. Der Umgang der Politik mit Verkehrsdelinquenz
4. Verkehrsdelinquenz und „normale“ Kriminalität
5. Zahlen zur Verkehrsdelinquenz im internationalen Vergleich

Zusammenfassung: Es wird der Frage nachgegangen, warum die Verkehrsdelinquenz im Gegensatz zu anderen strafrechtlichien Verfehlungen, insbesondere den Sexualstraftaten — zu Unrecht — in der Politik wie auch in der Öffentlichkeit etwa in westeuropäischen Ländern nach wie vor nur stiefmütterliche Beachtung findet, wenngleich sich langsam eine Änderung bemerkbar macht, wie etwa auch in der Schweiz und Deutschland. In Japan ist die Situation dagegen anders: Dort ist in den Massenmedien schon seit Jahren zu einem „Kampf gegen Verkehrsunfälle“ aufgerufen worden. Dabei wird deutlich, dass es Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Erklärungsebenen gibt. Diese haben vor allem mit der alltäglichen Bedeutung der Verkehrsdelinquenz zu tun, aber auch mit ihrer kriminalpolitischen Sonderstellung innerhalb der sonstigen Delinquenzfelder. Auch erweist sich die Anwendung der zur Verfügung stehenden strafrechtlichen Vorschriften auf verschuldete schwere Unfallfolgen als problematisch. Das öffentliche Interesse richtet sich eher auf Problemstellungen spektakulärer Art als auf „gewöhnliche“ Verkehrsunfallfolgen. Dabei stellen letztere nicht nur eine ungleich größere Bedrohung dar, sie werden in der Allgemeinheit auch zunehmend als solche empfunden. Die von wirtschaftlichen Prämissen beeinflusste Politik schien allerdings lange Zeit weing

daran interessiert gewesen zu sein, Maßnahmen zur Verringerung von Gefahren aus dem Verkehrsbereich einzuleiten. Erst in den letzten Jahren scheint ein Umdenken stattzufinden. Seitens der Medien lassen sich spektakuläre Einzelfälle von Sexualstraftaten besser verkaufen — sie bieten den optimalen Mix von „Sex and Crime“ — als die „Alltäglichkeiten“ der Verkehrsdelinquenz.

1. Einleitung

Straftaten aus unterschiedlichen Deliktsbereichen werden von den Gerichten hinsichtlich deren Verwerflichkeit bzw. der Schuld des Täters zu Recht auch unterschiedlich beurteilt. Dabei sind den Gerichten zur Einschätzung der Schuld eines Rechtsbrechers gesetzliche Strafrahmen innerhalb der jeweiligen Tatbestände als Anhaltspunkte vorgegeben. Im konkreten Fall werden diese Rahmen im Falle eines Urteils auf „Punktstrafen“ hin konkretisiert. Diese Orientierung am Schuldprinzip sehen das deutsche (§ 46 Abs. 1 S. 1 StGB: „Die Schuld des Täters ist Grundlage für die Zumessung der Strafe.“) wie etwa auch das Schweizerische Strafgesetzbuch (Art. 63 1. Halbsatz StGB: „Der Richter misst die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu (...).“) vor. Das geltende japanische Strafgesetz, das Keihô von 1907, gibt keinen Aufschluss darüber, welchen Strafzwecken im Rahmen der Strafzumessung besonders Rechnung zu tragen ist. Gleichwohl legt auch die japanische Gerichtspraxis Wert auf gleichmäßige Strafzumessung und orientiert sich dabei am Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit zwischen Tat und Strafe bzw. Schuld und Strafe, wobei spezialpräventive Aspekte auch mit in Rechnung gezogen werden (Yoshida 2001). In Deutschland wie in Japan werden gesetzliche Bezugspunkte von der Öffentlichkeit zur Einschätzung der Schuld eines Täters freilich nicht in Anspruch genommen (ein Nichtjurist würde kaum nur deswegen einen Blick ins StGB werfen, um anhand des Strafrahmens den Schuldgehalt abschätzen zu können), sondern sie beurteilt die Schwere einer Straftat, die Höhe der „Schuld“ sowie deren Sanktionswürdigkeit nach ihren eigenen subjektiven Maßstäben. Diese werden von der eigenen, im

Rahmen der Sozialisation „erlernten“ Moral, aber auch der öffentlichen Diskussion beeinflusst. Die qualitativen Unterschiede der subjektiv eingeschätzten Schuldgehalte verschiedener Tatbestandserfüllungen und die damit meist verbundenen Strafbedürfnisse entsprechen zwar oft, aber nicht immer auch den deliktsspezifischen Strafrahmen (vgl. etwa Hutton 2005; zu Stadt-Land-Unterschieden s. Barclay u. a. 2004). Das dürfte nicht zuletzt damit zusammenhängen, dass die subjektiv eingeschätzte Schuld, die mit öffentlichem Entsetzen über entsprechende Berichte einhergeht auf der einen Seite, und das vermeintliche Bedrohungspotential, das von korrespondierenden Verbrechen ausgeht auf der anderen Seite, miteinander vermengt werden, obwohl sich beide Aspekte oftmals umgekehrt proportional zueinander verhalten. Die Verkehrsdelinquenz nimmt dabei schon allgemein, v. a. aber auch aktuell eine gewisse Sonderstellung ein. Denn die von ihr ausgehenden Gefahren haben lange Zeit wenig Interesse gefunden. Erst jüngst lassen sich in Rechtsprechung und Politik Tendenzen feststellen, der Verkehrsdelinquenz eine andere, höhere Priorität einzuräumen — was auch ein entsprechend verändertes öffentliches Bewusstsein für die aus dem Verkehr resultierenden Gefahren reflektiert. So teilte etwa der Innenminister des bevölkerungsreichsten Bundeslandes Deutschlands, Nordrhein-Westfalen, in einer Pressemitteilung vom 24.3.2006 mit, dass die Polizei des Landes ein Programm aufgestellt habe, nach dem sie systematisch gegen die Hauptursachen tödlicher Unfälle vorgehen wolle, nämlich gefährliches Rasen, Alkohol und Drogen am Steuer sowie Fahren ohne Sicherheitsgurt. Bis zum Jahr 2015, also innerhalb der nächsten 10 Jahre, soll die Zahl der Verkehrstoten halbiert werden. Hierbei will man vor allem auf solche Maßnahmen setzen, die nach wissenschaftlichen Erkenntnissen am wirksamsten zu einer erhöhten Verkehrssicherheit führen, einer Kombination von Vorbeugung, Kontrollen und öffentlichen Informationen. 2005 starben auf nordrhein-westfälischen Straßen 867 Menschen und ca. 83.000 verunglückten (Pressemitteilung des Innenministeriums Nordrhein-Westfalen vom 24.3.2006).

2. Sexual- versus Verkehrsstraftaten

Wollte man zwei Deliktsbereiche als Extrembeispiele auswählen, die das Missverhältnis zwischen Bedrohungspotential und erfahrener Aufmerksamkeit deutlich machen, ist dies anhand von einerseits Sexual- und andererseits Verkehrsstraftaten sehr gut möglich. In den letzten ca. 30 bis 40 Jahren ist die Sensibilität gegenüber Sexualstraftaten, vor allem im Zusammenhang mit den Aktivitäten der Frauenbewegung, ausgehend insbesondere von den USA, erheblich gestiegen (vgl. etwa zu einer kritischen Diskussion Kelly 2003; 2005). Die vielfach spektakuläre Presseberichterstattung über Einzelfälle heizte die Stimmung zusätzlich an. In den USA werden Namen und Adressen von Sexualstraftätern einschließlich eines Bildes aus „präventiven“ Gründen im Internet veröffentlicht. Erstmals hat das US-Justizministerium zu den spezifischen Internetseiten der Bundesstaaten jetzt zusätzlich eine zentrale Internetseite eingerichtet („National Sex Offender Public Registry“). Nimmt der Täter einen neuen Arbeitsplatz an, wird der Arbeitgeber automatisch von den Behörden informiert, wechselt er den Wohnort, werden auch die Nachbarn gewarnt. In einzelnen Bundesstaaten werden Sexualstraftäter verpflichtet, im Vorgarten ein Schild aufzustellen, das Nachbarn warnt: „Hier wohnt ein vorbestrafter Sexualstraftäter“ (Günther 2005). Bei besonderen Ereignissen, wie etwa dem „Halloween-day“, werden gegenüber registrierten Sexualstraftätern in manchen Bundesstaaten besondere zusätzliche Verbote ausgesprochen, die sie von Kindern, die durch die Straßen ziehen, fernhalten sollen. Während hier somit gezielt Ausgrenzung und Stigmatisierung der Täter im Sinne einer Abschreckung in Kauf genommen werden, versucht man in der westeuropäischen Kriminalpolitik solche Effekte, etwa auch in der Mediendarstellung von Kriminalfällen, möglichst zu vermeiden (vgl. Lamnek 1990; s. zu der Problematik a. Scheufele 2005).

Das Risiko, harsche Polemik etwa gegen „Kinderschänder“ könne nicht auf das Verständnis breiter Bevölkerungskreise stoßen,

ist heutzutage niedrig. Berücksichtigt man den durch solche Taten vielfach angerichteten enormen Schaden, wird verständlich, dass man diese Opfergruppe, die man zuvor durchgängig weitgehend „übersehen“ hatte, nun besonders schützen will. Hierbei ist zu beachten, dass in Fällen von Kindesmissbrauch wie auch bei Sexualstraftaten gegen Frauen, die Täter zu einem großen Teil aus dem sozialen Nahraum der Opfer kommen (vgl. etwa Bruderer 2004; Kury u. Obergfell-Fuchs 2005).

Durch die öffentliche Diskussion um die Gruppe der „Kindschänder“ und die Medienberichterstattung wird vielfach auch der Eindruck erweckt, als handle es sich hier um eine zunehmende Problematik, die schon deshalb aus kriminalpräventiven Gründen ein „hartes Vorgehen“ rechtfertige, wenn nicht gar dringend nötig mache. Die einzigen zur Verfügung stehenden und weitgehend vergleichbaren Längsschnittdaten sind in den Angaben der Polizeilichen Kriminalstatistik enthalten, die, was sexuellen Kindesmissbrauch betrifft, allerdings das Gegenteil zeigen. Hiernach nahm die Zahl der sexuellen Kindesmissbräuche in den letzten 30 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland sogar eher ab (vgl. Abb. 1).

Geht man von der sog. Opfergefährdungsziffer aus, welche die absoluten Opferzahlen bezogen auf 100.000 der jeweiligen Altersgruppe umrechnet (wodurch der unterschiedlichen Bevölkerungszahl über die Jahre Rechnung getragen wird), lässt sich zeigen, dass die

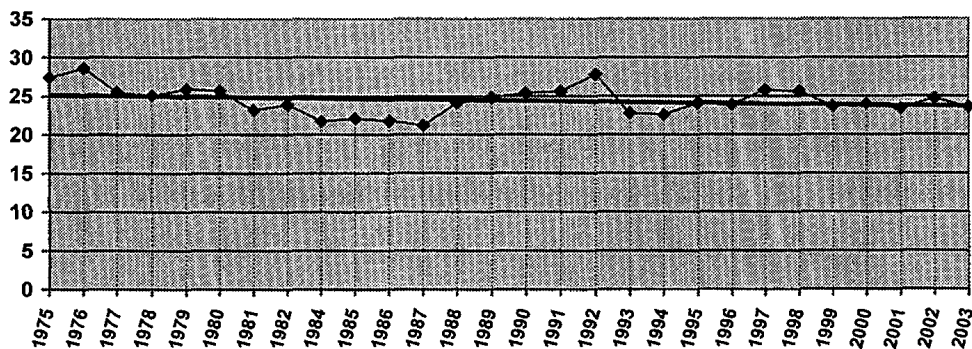


Abb. 1: Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS): Opfergefährdung von Kindern in Deutschland (Opfer pro 100 000 der Altersgruppe) — sexueller Missbrauch (§ 176 I bis III; §§ 176a, 176b StGB n. F.): Zeitreihe nach Angaben der jeweiligen Jahrgangsbände PKS 1975–2003

Ziffer für sexuellen Missbrauch von Kindern 1976 noch bei 28,6 lag, während sie 1987 nurmehr einen Wert von 21,2 erreichte, also deutlich zurückging. Erst als dann in der Öffentlichkeit der Tätergruppe der „Kinderschänder“ mehr Aufmerksamkeit zugewandt wurde, wobei wie erwähnt die Medien eine zentrale Rolle spielten (vgl. zur internationalen Diskussion etwa Beckett u. Sasson 2004), stiegen die Zahlen wieder leicht an, was darauf hindeuten dürfte, welche stimulierende Wirkung ein entsprechend geschärftes öffentliches Bewusstsein auf das Anzeigeverhalten auszuüben vermag. Somit lässt sich der seitherige allgemeine leichte Anstieg der polizeilich registrierten Straftaten „lediglich“ als eine Verschiebung zwischen Hell- und Dunkelfeld interpretieren, wobei die Entwicklung auch seit Ende der 1990er Jahre tendenziell wieder eher rückläufig ist.

Zweifellos zählt gerade (schwerer) sexueller Kindesmissbrauch zu den abscheulichsten Straftaten mit vielfach schlimmsten, oft lebenslang anhaltenden Folgen für die Opfer (vgl. Levesque 1999; National Center for Prosecution of Child Abuse 2004; Stekl 2000; Schäfers 2003; Damrow 2006). Deshalb muss durch geeignete Maßnahmen versucht werden, die Fälle möglichst gering zu halten und Opfern jegliche Hilfe zukommen zu lassen, um Folgeschäden so früh wie möglich entgegenzutreten zu können. Kritisch ist allerdings zu bemerken, dass die mediale Aufmerksamkeit gegenüber diesen Delikten regelmäßig ein Ausmaß annimmt, das in der Öffentlichkeit andere Gefahren durch straffälliges Verhalten gänzlich in den Hintergrund treten lässt. Auch wenn es freilich nicht ganz unproblematisch ist, Sexualstraftaten in einem Atemzug mit anderen, „gewöhnlichen“ Straftaten in eine Reihe zu stellen, wird man sich nicht davor scheuen dürfen zu sagen, dass die den Sexualstraftaten zugewandte Aufmerksamkeit, jedenfalls in quantitativer Hinsicht, in absolut keinem Verhältnis zu ihrer Bedeutung in den Kriminalstatistiken steht, sondern als Anteil der dargestellten Verbrechenswirklichkeit deutlich überrepräsentiert ist (vgl. dazu noch unten). Hinzu kommt, dass naheliegenderweise keineswegs alle Sexualstraftaten (extrem) schwere Taten sind, sich teilweise im minderschweren oder Bagatell-

bereich bewegen (vgl. zu der Problematik etwa Harten 1995). Teilweise werden Sexualstraftaten bzw. entsprechende Täter gerade in der öffentlichen Diskussion allzu schnell „in einen Topf“ geworfen und es wird dann oft zu wenig zwischen einzelnen Tätergruppen und Taten differenziert, auch was etwa die weitere Gefährlichkeit betrifft, obwohl etwa die Forschung gezeigt hat, dass hier große Unterschiede in der Rückfallwahrscheinlichkeit bestehen (vgl. etwa Egg 1999a; 1999b; 2004; Elz 2001; 2002). So haben insbesondere in Kanada durchgeführte Metaanalysen eine erhebliche Streubreite hinsichtlich der weiteren einschlägigen Gefährlichkeit bei Sexualstraftätern deutlich belegen können (vgl. Hall 1995; Hanson u. Busière 1996; Hanson u. Morton-Bourgon 2004; Harris u. Hanson 2004). Insofern muss auch nachdenklich stimmen, dass zwar der durch die Medienberichterstattung ausgelöste Öffentlichkeitsdruck in den letzten Jahren zu einer Verschärfung der Sanktionen gegen Sexualstraftäter geführt hat, andere Tätergruppen allerdings, von denen verhältnismäßig weitaus größere Gefahren ausgehen, relativ unbehelligt geblieben sind. Weiterhin ist der Eindruck nicht von der Hand zu weisen, dass bei Sexualstraftätern grundsätzlich eher von einer „großen Gefährlichkeit“ ausgegangen wird, Sanktionen eher nach oben tendieren. Ihre mögliche Rückfallgefahr wird vor der Entlassung nach einer Freiheitsstrafe durch psychologische bzw. psychiatrische Gutachter besonders geprüft. Das dürfte u. a. auch dazu führen, dass im Vergleich zu früher ein größerer Teil der verhängten Freiheitsstrafe zu verbüßen ist.

Die Massenmedien sollen zwar idealerweise „vollständig, sachlich und so verständlich wie möglich informieren, damit die Staatsbürger in der Lage sind, mit kritischem Bewusstsein das öffentliche Geschehen zu verfolgen“ (Meyn 1974, S. 6), die Realität sieht jedoch, gerade auch was Kriminalberichterstattung betrifft, deutlich anders aus. So kommt in der Berichterstattung der Medien gerade bei Sexualstraftaten „die Sensationslust der Presse in besonderer Weise zur Geltung“ (Lamnek 1990, S. 164; vgl. a. Reuband 1978). Lamnek (1990, S. 165) stellt fest und bestätigt damit frühere Resultate (vgl.

etwa Kerner u. Feltes 1980; Warr 2000; zusammenfassend Reiner 1997), dass vor allem Tötungs- und Sexualdelikte in der Presseberichterstattung erheblich überrepräsentiert sind. Bei seiner Analyse zweier deutscher Tageszeitungen fand er eine Überrepräsentation von Mord und Totschlag in den Berichten im Vergleich zu den Angaben in der Polizeilichen Kriminalstatistik um den Faktor 217, bei Vergewaltigung lag der Wert bei 40. Kriminalpolitische Erörterungen finden sich dagegen in beiden Tageszeitungen nur in 5% aller Berichte über Kriminalität. Auch die jährliche Vorstellung der Kriminalstatistik zeigt nach Ansicht des Autors (S. 174) „eindrucksvoll, dass immer nur ausschnitthaft über spektakuläre Zahlen — was spektakulär ist, bestimmt der jeweilige Interessenstandpunkt — berichtet wird“. Einen wesentlichen Einfluss auf die Kriminalpolitik sieht Lamnek (1990, S. 174) darin, dass sich auch Politiker im Wesentlichen ausschließlich über die Medien über Kriminalität informieren. Die wenigsten Politiker sind ja Fachleute im Bereich Kriminalität und Kriminalitätsentwicklung. Die Kriminalpolitik kann die Wirksamkeit solcher meinungsbildender Informationen verstärken. Scheerer (1978) spricht in diesem Zusammenhang geradezu von einem „politisch-publizistischen ‚Verstärkerkreislauf‘“. Nach Lamnek (S. 175) müsse erkannt werden, dass die Öffentlichkeit aufgrund falscher Vorstellungen über Kriminalität Erwartungen an Politiker richte, „denen diese sich nur schwer entziehen können oder wollen“ (vgl. zu der Problematik a. Reiner 1997, S. 224f.). Die, auch von Teilen der Medien immer mehr geforderte größere Sicherheit vor „gefährlichen“ Straftätern, so etwa vor allem auch Sexualstraftätern, führt, wie etwa der Vizepräsident des Bundesverfassungsgerichts, Winfried Hassemer (2006, S. 2) betont, dazu, dass sich das Strafrecht immer mehr zu einem „Sicherheitsrecht“ wandle. Er warnt ausdrücklich vor „Auswüchsen, wenn das Sicherheitsdenken das Strafrecht zu sehr bestimmt. Denn der Schutz vor Gefahren führt tendenziell zur Maßlosigkeit. Wenn ein Täter gefährlich ist, kommt man schließlich schnell auf die Idee, dass man ihn wegsperren muss, bis er nicht mehr gefährlich ist“.

Marsh (1991) vergleicht in seiner internationalen Analyse die Zeitungsberichterstattung über Kriminalität in den Vereinigten Staaten mit derjenigen in Australien, Kanada, den Niederlanden, Großbritannien, Frankreich, der Schweiz, Israel, Norwegen, Schottland, aber auch Ländern wie Indien, Nigeria und anderen afrikanischen Staaten und kommt zu dem Ergebnis einer überwältigenden länderunabhängigen Ähnlichkeit in der Auswahl der Berichte. Einheitlich werden Gewaltstraftaten, wie Mord oder Vergewaltigung im Vergleich zu den offiziellen Statistiken überbetont, (massenhafte) Eigentumskriminalität dagegen vernachlässigt, über Ursachen und Präventionsmöglichkeiten wird vergleichsweise sehr wenig berichtet. Als Grund hierfür diskutiert der Autor im Wesentlichen die leichte Verfügbarkeit von Informationen zum Kriminalitätsgeschehen und deren „newsworthiness“ (S. 77).

Auch Reiner (1997, S. 209f.) stellt in seiner Übersicht über die Darstellung von Kriminalität in den Massenmedien fest, dass Information und Fiktion über dieses Thema in allen Medien präsent sind, und zwar seit es Massenmedien gibt. So erschienen bald nach Erfindung des Buchdrucks sogenannte „Flugschriften“, die als Vorläufer der Zeitungen gelten und schon zu Beginn des 16. Jahrhunderts auch so genannt wurden. Die Erfindung des Buchdrucks sowie die Ausbreitung des Papiers ermöglichten eine schnelle und kostengünstige Verbreitung. Für wie drisant diese Schriften vor diesem Hintergrund politisch sehr schnell betrachtet wurden, geht daraus hervor, dass ihr Erscheinen bald und häufig Reglementierungen nach den jeweiligen Reichspolizeiordnungen unterworfen war. Diese Flugschriften verstanden sich als Sprachrohr des Volkes, berichteten, vielfach anonym oder pseudonym, häufig illustriert und in marktschreierischer Aufmachung über Unglücksfälle, Naturkatastrophen, Feste, aber auch Mordtaten und andere schwere Straftaten. Heute stellen sie ein wichtiges zeit- und kulturgeschichtliches Dokument dar (vgl. Staatsbibliothek zu Berlin — Preußischer Kulturbesitz 2000, S. 130f.).

Reuband (2000) untersuchte die Entwicklung der Kriminalbericht-

erstattung in Dresdner Tageszeitungen von 1988 bis 1994, also im Zusammenhang mit der politischen Wende. Er fand ab 1989 und insbesondere ab 1991 eine „geradezu dramatische Ausweitung der medial vermittelten Kriminalitätsbedrohung“ (S. 47), nachdem zu DDR-Zeiten das Thema ein Tabu war, die Medien nun aber frei berichten konnten, auch zusätzlich neue Medien erschienen und damit der Konkurrenzkampf erheblich zunahm. Zwischen 1988 und 1991 ist die Zahl der Meldungen über Kriminalität in Ostdeutschland um 162% gestiegen, die entsprechende Zahl von Straftaten in der Polizeilichen Kriminalstatistik aber nur um 78%. Als Effekte der (gehäuften) Medienberichterstattung über Kriminalität werden vielfach eine Zunahme der Verbrechensfurcht bzw. eine Verschärfung der Strafeinstellungen der Bürger beschrieben (vgl. etwa Reuband 2000; Warr 2000). Hierbei ist vor allem zu beachten, dass in den Zeitungs- bzw. Medienberichten allgemein nicht selten ein kausaler Zusammenhang zwischen einer zunehmenden Kriminalität einerseits und einem „Versagen“ der Justiz andererseits betont, zumindest nahegelegt wird.

Straßenverkehrstäter dagegen waren und sind seit jeher auf der „sicheren“ Seite. Über sie wird in aller Regel weniger berichtet und wenn, dann nur in kurzen Notizen, selbst wenn bei einem einzigen Unfall gleichzeitig mehrere Tote zu beklagen sind. Nachrichten über Straßenverkehrsdelikte laufen in den Medien eher unter „ferner liefen“, werden etwa in den Fernsehnachrichten kaum berichtet, in den Printmedien meist nur regional und kurz, wenngleich sich hier in den letzten Jahren eine Trendwende andeutet, wobei noch nicht klar ist, ob diese anhält. Insbesondere so genannte „Raser“ und „Drängler“, aber auch Alkohol im Straßenverkehr werden heute, teilweise nach schweren Einzelvorkommnissen (vgl. unten), kritischer gesehen. Demgegenüber berichtet aber beispielsweise die „Badische Zeitung“ am 23. Aug. 2005 auf Seite 10 auf engstem Raum in 16 Zeilen in einer von 5 Spalten, dass nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes 2004 in Deutschland im Durchschnitt alle 14 Minuten ein Kind verunglückte. Die Zahl der unter 15-Jährigen, die bei Verkehrs-

unfällen getötet oder verletzt wurden, sei im Vergleich zum Vorjahr um 7,4% gesunken, liege aber immer noch bei 37.285. Nicht weniger als 153 Kinder seien im Verkehr getötet worden. Fast 6.600 Kinder seien schwer, die anderen leicht verletzt worden. Ende August 2005 wird in kurzen Notizen bekannt gegeben, dass nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes in Deutschland in der ersten Jahreshälfte 2005 ca. 2.400 Menschen im Straßenverkehr zu Tode gekommen seien, was im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Rückgang bedeute. Auch die Zahl der Verletzten sei deutlich rückläufig.

Ein einziger Fall eines sexuellen Kindesmissbrauchs würde weit mehr und wahrscheinlich über längere Zeit die öffentliche Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen. Offensichtlich haben wir uns so sehr an alltägliche, auch schwere Viktimisierungen im Straßenverkehr gewöhnt, zunehmend auch an Kreuze und Lichter am Straßenrand, die an Todesfälle erinnern, dass wir entsprechende Informationen und Geschehnisse als Tribut an eine moderne Gesellschaft weitgehend widerspruchslos hinnehmen. Wir erwarten es von den Opfern und Hinterbliebenen auch, dass sie mit ihrem Schicksal zurecht kommen. Während wir richtigerweise etwa für Opfer von Sexualstraftaten Hilfseinrichtungen geschaffen haben, bleiben Opfer von Verkehrsstraftaten, etwa auch Eltern tödlich verunglückter oder für den Rest ihres Lebens geschädigter Kinder, mit ihrem Schicksal weitgehend alleine. Lediglich für den Fall, dass der Schädigende nicht mehr ermittelt werden kann, gibt die Verkehrsofferhilfe e.V. (VOH) in Deutschland den Geschädigten Ersatzansprüche - um verbliebene wirtschaftliche Lücken in der obligatorischen Autohaftpflichtversicherung zu schließen. In Japan haben nach dem Gesetz über finanzielle Leistungen für Verbrechenopfer Schwerverletzte und vor allem Verletzte mit Dauerschäden sowie Hinterbliebene der Opfer einen Anspruch auf eine finanzielle Entschädigung. Diese wird rechtlich als finanzielles Geschenk an das Opfer charakterisiert. Opfer fahrlässiger Taten sind hier allerdings ausgeschlossen.

In der Schweiz etwa ist die Opferhilfe für Verkehrsgeschädigte dagegen weiter gediehen. Das Opferhilfegesetz (OHG) gewährt hier

den Betroffenen bei Verkehrsunfällen mit Verletzungs- oder Todesfolge zunächst einen Anspruch auf Opferhilfe, auch für die Angehörigen (Kantonale Opferhilfestelle 2005, S. 7). Das OHG sieht dabei nicht nur eine Beratungshilfe und die Gewährleistung von Schutz und Hilfe bei der Verwirklichung von Rechten im Strafverfahren vor, sondern billigt auch finanzielle Hilfe zu. Diese wiederum besteht nicht nur in der zumindest teilweisen Erstattung von Kosten bspw. für Notunterkunft, therapeutische oder anwaltliche Hilfe unter bestimmten Voraussetzungen. Auch Schadenspositionen wie Erwerbsausfall, Ausfall von regelmäßigen Unterhaltsleistungen (sog. Versorgungsschaden) und Bestattungskosten werden ersetzt. Darüber hinaus wird finanzielle Hilfe, die über die Entschädigung hinaus die Genugtuung des Opfers betrifft (eine Art Schmerzensgeld), bei schweren und lang andauernden Beeinträchtigungen gewährt. „Die finanzielle Opferhilfe will Lücken im sozialen Netz schließen und Opfern, die durch eine Straftat in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, Hilfe gewähren.“ (Kantonale Opferhilfestelle 2005, S. 15).

Nach Schöch (1993, S. 577) zeigt schon die Terminologie, dass die Verkehrsdelikte in der Kriminologie eine Sonderrolle spielen. „Meist wird der Ausdruck ‚Verkehrskriminalität‘ vermieden und durch ‚Verkehrsdelinquenz‘ ersetzt, ‚Verkehrsstünder‘ treten an die Stelle von ‚Verkehrskriminellen‘... Diese neutralere Kennzeichnung bringt zum Ausdruck, dass die Definition als ‚Verbrechen‘ bei Verkehrsverstößen als besonders problematisch empfunden wird“. Daraus könne ihm zufolge aber nicht geschlossen werden, „dass Verkehrsdelinquenz aus kriminologischer Sicht eine ganz andere Qualität als sonstige Kriminalität aufweise“ (vgl. hierzu a. Schade 2005).

3. Der Umgang der Politik mit Verkehrsdelinquenz

Auch von der deutschen ebenso wie von der schweizerischen Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) geht in Bezug auf Verkehrsdelikte bereits von ihrer formalen Anlage her eine problematische Botschaft aus: Die Verkehrsdelikte sind nämlich jeweils ausgeklam-

mert, kommen also in der Kriminalstatistik gar nicht vor. Dadurch wird „nicht nur eine genauere Analyse von Kriminalitätstrends erschwert (...), sondern auch die Kriminalität selbst in ihren Strukturen nicht unwesentlich verändert (...)“ (Brusten 1999, S. 512). Kriminalität ist eben das, was in der Polizeilichen Kriminalstatistik erfasst wird, hierzu zählen offensichtlich Verkehrsstraftaten nicht ohne weiteres. Kriminologen etwa schließen bei ihren Diskussionen über Kriminalitätsentwicklung in aller Regel „ganz selbstverständlich“ die Verkehrsdelinquenz aus. Angesichts der politischen Instrumentalisierung der PKS wird allerdings deutlich, dass der wahrgenommene Status der Verkehrsdelinquenz sich *nicht erst* in der Gestaltung der PKS *widerspiegelt*, sondern zu einem nicht unwesentlichen Teil über die PKS durch die Politik *mitgeneriert* bzw. *aufrecht-erhalten* wird.

Straßenverkehrsdelikte waren in Deutschland keineswegs von Beginn an von der Polizeilichen Kriminalstatistik ausgenommen. Noch zu Zeiten ihrer Einführung 1955 konnte die deutsche PKS für sich in Anspruch nehmen, der Dokumentation des gesamten Spektrums der offiziell registrierten Kriminalität zu dienen: Denn zu diesem Zeitpunkt wurde noch kein Anlass gesehen, die Verkehrsdelinquenz nicht auch zu berücksichtigen. Erst im Jahre 1963 wurde mit der Herausnahme der Verkehrsdelikte aus der PKS eine Entscheidung getroffen, die damals keinesfalls auf allgemeine Zustimmung stieß, ja sie hat „zu erheblichen Kontroversen geführt, da es sich bei diesen Delikten ja keineswegs um Bagatellen handelt“ (Brusten 1999, S. 513).

Für die Ausblendung der Verkehrsdelikte aus der PKS war nach Angaben des Bundeskriminalamtes, welches die Statistik erstellt, ausschlaggebend (Bundeskriminalamt 2003, S. II), dass die Verkehrsunfälle — allerdings nicht die Verkehrs*delikte* — bereits in gesonderten Statistiken von Bund und Ländern geführt wurden, und eine Doppelerfassung vermieden werden sollte. Diese Entscheidung verstärkt jedoch einmal mehr den Eindruck, die Straßenverkehrsdelikte würden von ‚normalen Bürgern‘ begangen werden, mithin auch nicht

zur ‚normalen Kriminalität‘ zählen. „Ihre Herausnahme aus der Polizeilichen Kriminalstatistik war insofern also von eminent politischer Bedeutung und trägt im Übrigen mit zum gängigen Stereotyp der Kriminalität bei, demzufolge es sich bei Verkehrsdelikten nicht um ‚richtige Kriminalität‘, lediglich um ‚Delikte‘, handelt und Verkehrsstraftäter somit auch ‚keine rechtigen Kriminellen‘ sind.“ (Brusten 1999, S. 513) Es wird also die Sichtweise kolportiert, es handle sich auch bei verschuldeten Straßenverkehrsunfällen weniger um Kriminalität als vielmehr um „schicksalhafte Ereignisse“, deren Opfer eben zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort waren. Die Verkehrstäter scheinen hiernach lediglich auf eine Weise für ihre menschliche und damit verständliche „Unvorsichtigkeit“ bestraft zu werden, wonach man als Verkehrsteilnehmer eben mehr oder weniger auch unverschuldet immer damit rechnen müsse, dass schlimme Folgen eintreten könnten. Wer sich in den Straßenverkehr begibt, muss eben mit einem erhöhten Unfallrisiko rechnen, nimmt von vornherein eine größere Gefährdung mit in Kauf. Die Entscheidung des Opfers, am Verkehr teilzunehmen, führt gleichsam zur De- oder gar Exkulpation des Täters. Denn wer heute noch Opfer oder allgemein Verkehrsteilnehmer ist, könnte bereits morgen selbst in die Täterrolle geraten. Schon das wird die Opfer in ihren Sanktionsbedürfnissen und -forderungen zur Zurückhaltung gemahnen — und wer hat nicht selbst schon mal gegen eine Verkehrsregel verstoßen, hat eben nur „Glück“ gehabt. Diese Argumentation eröffnet allerdings auch „Verkehrsrrowdys“ ein reichhaltigeres Betätigungsfeld und erleichtert eine eigene Sichtweise, die diesen eine Bagatelisierung ihres Verhaltens erleichtert. Wer sich auf Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung an diese hält, gerät leicht in die Gefahr, als „Spießer“ abgetan zu werden, zum normalen, erst recht zum „sportlichen“ Fahren gehört nach Meinung vieler auch eine gewisse „Grenzüberschreitung“. Die Wahrscheinlichkeit, als Verkehrssünder im deutschen Straßenverkehr erfasst und registriert zu werden ist, wenn man dabei keinen Unfall verursacht, ausgesprochen niedrig. Nach der „Deutschen Roadside Survey“ etwa finden in den alten

Bundesländern Deutschlands jährlich über 100 Millionen Alkoholfahrten mit 0,8 Promille Blutalkohol und mehr statt. Von 600 Alkoholfahrten wird hierbei nur eine entdeckt, das Dunkelfeld ist hier also 1:600 (vgl. Krüger u. a. 1995; Kazenwadel u. Vollrath 1995). Iffland (1998) hält diese Schätzung für deutlich überhöht und vermutet ein Dunkelfeld von „lediglich“ 1:60. Selbst wenn man von einem dazwischen liegenden Wert ausgeht, wird deutlich, wie enorm hoch das Dunkelfeld bei Alkoholfahrten im Straßenverkehr ist, bei anderen Verkehrsverstößen, wie Drängeln bei hoher Geschwindigkeit u. ä., die ebenfalls enorme Gefahren mit sich bringen können, dürfte die Situation nicht anders sein. Das Dunkelfeld bei Verkehrsverstößen liegt somit deutlich über demjenigen bei der „klassischen“ Kriminalität (vgl. Kury 2001). Solche Verkehrsverstöße, die „Täter“ und andere Verkehrsteilnehmer einer erheblich gesteigerten Gefahr aussetzen, werden weitgehend als „normal“ hingenommen.

So stellt sich nach wie vor die Frage, ob bei dem enormen, durch die Verkehrsdelinquenz verursachten Schaden (vgl. hierzu noch unten) genügend getan wird, um die Unfallwahrscheinlichkeit auf ein möglichst niedriges Niveau zu drücken. Es gibt kaum einen anderen Bereich, in dem Genehmigungen für ein potentiell hoch gefährliches Verhalten so leicht erteilt werden, wie für die aktive Teilnahme am Straßenverkehr. Den Führerschein über eine Fahrprüfung zu erwerben ist relativ leicht, hat man ihn, hat man einen Freibrief für eine mehr oder weniger unbeschränkte aktive Teilnahme am Straßenverkehr, lebenslang, es sei denn, man wird schwer oder wiederholt auffällig und bekommt ihn entzogen, was relativ selten geschieht. Erst in den letzten Jahren lässt sich ein internationales (langsames) Umdenken bezüglich des Stellenwertes der Verkehrssicherheit, etwa auch hinsichtlich einer regelmäßigen Überprüfung der Berechtigung der Fahrerlaubnis, feststellen. So erklärte etwa Ralf Nagel, Verkehrsstaatssekretär in Deutschland, auf der EU-Konferenz zur Straßenverkehrssicherheit am 5.11.2005 die Straßenverkehrssicherheit zur „gesamteuropäischen Daueraufgabe“. Von Deutschlands Seite werde diese Aufgabe u. a. von der Kampagne „Rücksicht ist

besser' flankiert. Die Bundesregierung messe der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit — national wie international — höchste politische Priorität bei. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund dürfte es nur noch eine Frage der Zeit sein, bis auch die unbefristete Vergabe eines Führerscheins, wie sie Deutschland und die Schweiz in Europa ausnahmsweise kennen, zugunsten periodischer Eignungsprüfungen aufgegeben wird. So haben etwa die Verkehrsminister der 25 EU-Staaten am 27.3.2006 die Einführung einer einheitlichen Fahrerlaubnis für alle Autofahrer in den EU-Staaten beschlossen. Damit soll vor allem auch die Erfassung von Verkehrssündern erleichtert werden. Allerdings sollen die neuen Führerscheine erst ab dem Jahre 2012 ausgegeben werden mit einer Übergangsfrist bis 2032. Damit soll vor allem der „Führerscheintourismus“ eingeschränkt werden. Bisher ist es möglich, wenn man den Führerschein im eigenen Lande entzogen bekommen hat, sich im Ausland „Ersatz“ zu verschaffen, was deutsche Autofahrer teilweise etwa veranlasst, nach einem Führerscheinentzug aufgrund einer Verkehrsauffälligkeit, sich in Holland einen neuen, holländischen Führerschein zu besorgen, der auch in Deutschland Gültigkeit besitzt. Ab 2012 sollen die Verkehrsbehörden sich nun über ein gemeinsames Datennetz über Verkehrssünder informieren, auch soll eine EU-weite Verkehrssünderkartei aufgebaut werden. Wie ein Ausweis oder Reisepass müssen die neuen Verkehrsdokumente nun je nach Mitgliedsland alle 10 bis 15 Jahre erneuert werden. Die EU-Länder können etwa bei der Verlängerung einer Fahrerlaubnis auch Gesundheitstests vorschreiben, eine Maßnahme, die teilweise auch auf harsche Kritik stößt, etwa seitens der Automobilverbände. Die Verkehrsminister versprechen sich von ihrer neuen Regelung auch mehr Sicherheit im Straßenverkehr für Kinder, Fußgänger und Radfahrer (Deutsche Presse Agentur 2006).

Es gibt gleich mehrere Anhaltspunkte dafür, dass die „fatalistische“, von der Politik nach wie vor überwiegend mitgetragene Einstellung gegenüber „unvermeidlichem“ Fehlverhalten im Verkehr die Realität nicht adäquat wiedergibt. Dafür, dass die Verkehrsdelinquenz sich sehr viel weniger von anderer Kriminalität unterscheidet

als gemeinhin angenommen wird, sprechen inzwischen aktuelle Ergebnisse, u. a. aus einer Untersuchung von *Schade* (2005). Der Autor konnte zeigen, dass es sich bei Verkehrsdelinquenten gerade *nicht* um Jedermannstäter zu handeln scheint. Vielmehr „lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregister steht“ (so, jedoch als Frage formuliert, der Obertitel des Aufsatzes von *Schade*). Genauer gesagt korreliert die Wahrscheinlichkeit, innerhalb von 12 Monaten (weitere) Verkehrsverstöße zu begehen, primär mit der Zahl bereits registrierter Verkehrsverstöße, während die Punktzahl und die Art der eingetragenen Verstöße im Verkehrszentralregister zwar auch, aber nur sekundär als Prognosedaten taugen. Freilich geht mit der erhöhten Wahrscheinlichkeit, verkehrsauffällig zu werden, nicht nur eine entsprechende Eigengefährdung einher, sondern auch ein einschlägiges Fremdgefährdungspotential im Straßenverkehr. Insofern sind in den Ergebnissen von *Schade* gewichtige Argumente dafür zu sehen, dass Verkehrsdelinquenten — wie auch andere Straftäter in ihrem jeweiligen „Betätigungsfeld“ — durchaus ein spezifisches Delinquenzrisiko aufweisen, und damit offensichtlich zumindest *nicht weniger typisierbar hinsichtlich ihrer einschlägigen Wiederholungsgefahr* sind als Straffällige in anderen Hauptdeliktsgruppen, wie etwa innerhalb der Gewalt-, Sexual-, Eigentums-, Wirtschafts- und Umweltkriminalität (vgl. diese Einteilung zur kriminologischen Analyse bei Kaiser 1996, S. IX). Lösel u. Bliesener (2003, S. 174) fanden in ihrer Studie in Schulen in Bayern zu Aggression und Delinquenz unter Jugendlichen u. a. deutlich, dass sich das Problem der Gewalt an Schulen nicht isoliert betrachten lässt. Es zeigten sich hohe Korrelationen zwischen aggressivem Verhalten in der Schule und allgemein delinquentem und dissozialem Verhalten, insbesondere Eigentums- und Gewaltdelikten, Drogendelikten, nicht-kriminellen Aggressionen, Schulschwänzen, intensivem Substanzgebrauch und riskantem Verhalten im Straßenverkehr. Letztere Auffälligkeit ist somit bei diesen Problemschülern eingebettet in ein insgesamt deviantes Verhalten. Das Problemverhalten erwies sich über 20 Monate auch als sehr stabil. Das galt insbesondere für aggressive

Verhaltensweisen. Auch das sollte dazu ermutigen, spezifische kriminalpolitische Maßnahmen auch im Verkehrsbereich den Weg zu bringen (vgl. a. Kury u. Brandenstein 2005; 2006).

4. Verkehrsdelinquenz und „normale“ Kriminalität

Es drängt sich zunächst die Frage auf, worin die Gründe dafür zu suchen sind, dass Verkehrsdelikte als kriminologisches Themengebiet eigener Art aus dem medialen und wissenschaftlichen Interessenfeld des Spektrums der rechtsgutsverletzenden Handlungen herausgenommen oder doch unverhältnismäßig vernachlässigt werden. Denn ein Blick in die Kriminal- und Verkehrsunfallstatistik der Bundesrepublik Deutschland, aber vergleichsweise auch anderer westeuropäischer Industrieländer, zeigt deutlich: Gemessen an der Zahl der rechtswidrigen Körperverletzungen und Todesfolgen verdient die Verkehrsdelinquenz nicht etwa ein stiefmütterliches Dasein, sondern — ganz im Gegenteil — eine hohe Priorität innerhalb der Kriminalpolitik. Das verdeutlicht beispielsweise folgende Grafik (Abb. 2) für das Jahr 2003 (vgl. hierzu a. Kury u. Brandenstein 2005):

Mit 27% betrafen deutlich mehr als ein Viertel aller verurteilten Straftaten im Jahre 2003 solche, die innerhalb des Straßenverkehrs begangen wurden. Das mag für sich gesehen noch nicht ausreichen, um dem Verkehr und seinen Folgen eine herausragende Bedeutung beizumessen, sind in diesem Anteil doch auch Delikte enthalten, die als eher niedrigeren Schweregrades zu bezeichnen sind. Der folgenden Abb. 3 ist dabei die genaue Aufschlüsselung der Straftaten inner-

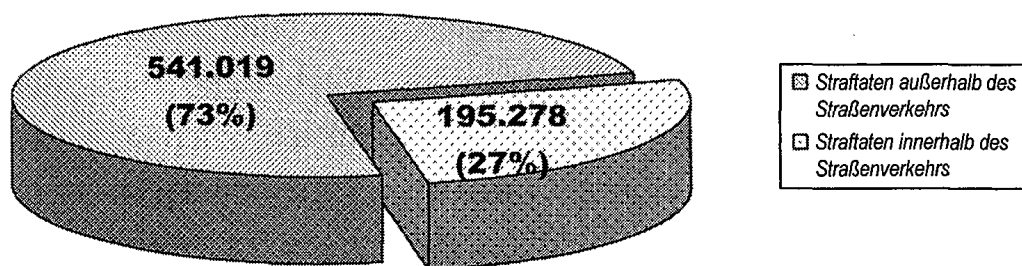


Abb. 2: Verurteilte Straftaten in Deutschland im Jahre 2003, außerhalb und innerhalb des Straßenverkehrs; nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Rechtspflege 2004, Fachserie 10/Reihe 3, S. 20 f.

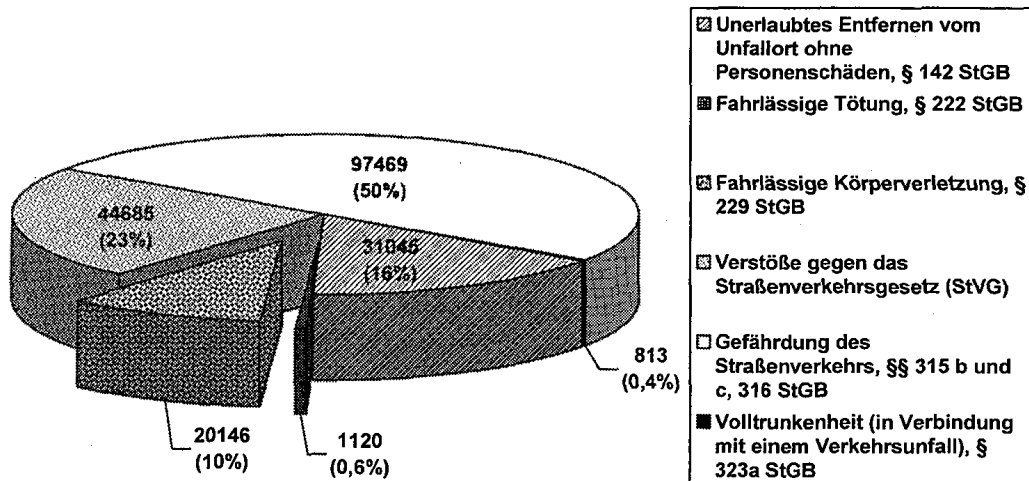


Abb. 3: Verurteilte Straftaten in Deutschland im Jahre 2003, innerhalb des Straßenverkehrs; nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Rechtspflege 2004, Fachserie 10/Reihe 1, S. 65

halb des Verkehrs zu entnehmen:

Nun mag auch diese Darstellung noch nicht allzu sehr beeindrucken, handelt es sich doch gerade bei den Delikten, die sich auf Verletzungen der wichtigsten Rechtsgüter — Leib (§229 StGB) und Leben (§222 StGB) — beziehen, zusammen genommen um gerade mal knapp 11% aller Verkehrsdelikte. Allerdings stellen 11% angesichts der Gesamtzahl der Verkehrsdelikte eine enorme Zahl dar, was deutlich werden dürfte, wenn man den Anteil der Verkehrsdelikte an den eben genannten Tatbeständen jeweils für sich betrachtet. So lässt sich zunächst Abb. 4 die Bedeutung des Verkehrs innerhalb der gesamten als fahrlässige Tötungen (§222 StGB) geahndeten Verhaltensweisen entnehmen.

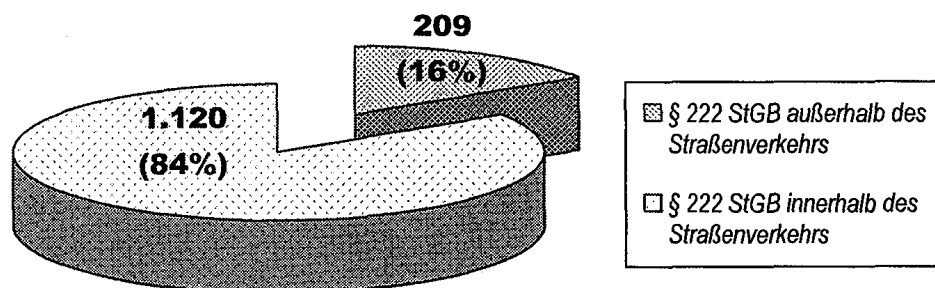


Abb. 4: Verurteilte fahrlässige Tötungen in Deutschland im Jahre 2003; nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Rechtspflege 2004, Fachserie 10/Reihe 3, S. 29, 41.

Hier kehrt sich das Bild gegenüber der vorherigen Abbildung nahezu um: Von allen verurteilten fahrlässigen Tötungen ist nur jede sechste *nicht* im Straßenverkehr begangen worden. Sogar noch etwas deutlicher fällt das Verhältnis für die Fälle der fahrlässigen Körperverletzungen (§229 StGB) aus, wie der folgenden Abb. 5 zu entnehmen ist.

Selbst wenn *alle* verurteilten Tötungsdelikte (also einschließlich der vorsätzlich begangenen, wie Mord, §211 StGB und Totschlag, §§ 212, 213 StGB), die außerhalb des Verkehrs begangen wurden, zusammengekommen jenen im Straßenverkehr (die ausschließlich als fahrlässig begangen registriert sind) gegenübergestellt werden, ergibt sich noch ein deutlicher Überhang zulasten der Verkehrsstraftaten, wie sich Abb. 6 entnehmen lässt.

Deutlich über die Hälfte (56%) aller verurteilten Tötungsdelikte wurden 2003 innerhalb des Straßenverkehrs begangen. Freilich enthalten die außerhalb des Verkehrs begangenen Straftaten auch

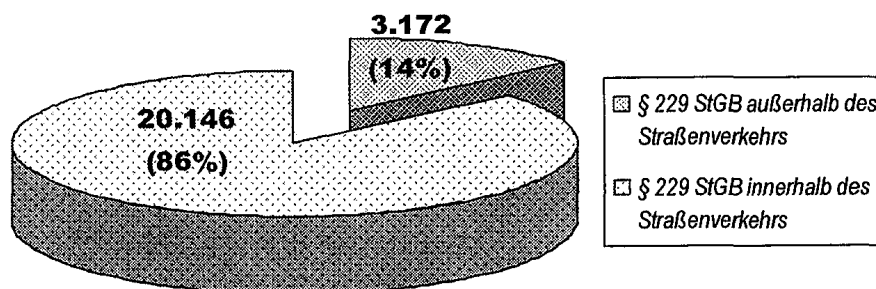


Abb. 5: Verurteilte fahrlässige Körperverletzungen in Deutschland im Jahre 2003; nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Rechtspflege 2003, Fachserie 10/Reihe 3, S. 29, 41.

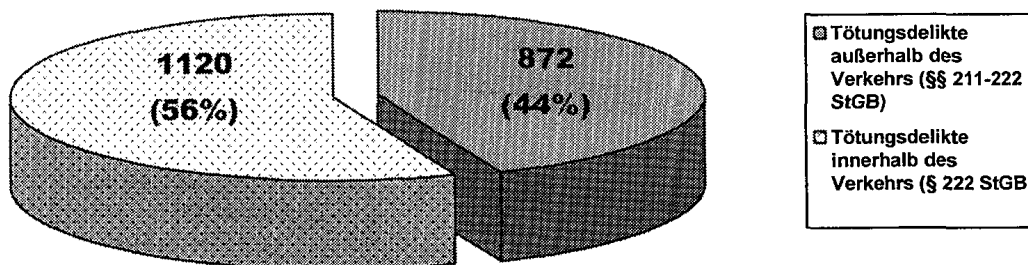


Abb. 6: (Verurteilte) Tötungsdelikte im deutschen Verkehr und außerhalb des Verkehrs im Jahre 2003, nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Rechtspflege 2004, Fachserie 10/Reihe 1, S. 53, 65.

vorsätzliche Delikte. Unter spezialpräventiven Gesichtspunkten betrachtet vermag das jedoch keineswegs die Bedeutung der Verkehrsdelinquenz zu relativieren. Denn — wie Küper in einer Rezension zu einem Standardwerk zur Abgrenzung von Vorsatz und Fahrlässigkeit von W. Frisch ausführt (vgl. Küper 1987, S. 501) — „bleibt man auf der Ebene ‚zweckrational‘ verstandener Prävention, so drängt sich der Eindruck auf, dass in vielen Fällen der sorglose oder grob leichtsinnige Täter, der gar nicht an eine Gefährdung anderer denkt, eigentlich eine besonders empfindliche Strafe erhalten sollte, damit er und die Allgemeinheit für die Zukunft zu korrektem Verhalten erzogen werden, während ein vorsätzlich Handelnder, der vielfach einmalig und ohne Wiederholungsgefahr entgleist ist, nur einer geringeren oder gar keiner Strafe bedarf.“ Ein vorsätzlich Handelnder weiß also wenigstens, dass und was er Falsches tut, während der fahrlässig Handelnde sich *nicht einmal dessen bewusst* ist.

Schließlich zeigt Abb. 7, dass die Zahl der Verurteilungen wegen Tötungsdelikten im Straßenverkehr sich längst nicht mit der Zahl aller Verkehrstoten deckt, was etwa auf Fälle mehrerer Tatbestandserfüllungen in Tateinheit (§52 StGB) zurückzuführen ist, die nur einmal abgeurteilt werden oder einfach auch darauf, dass niemandem

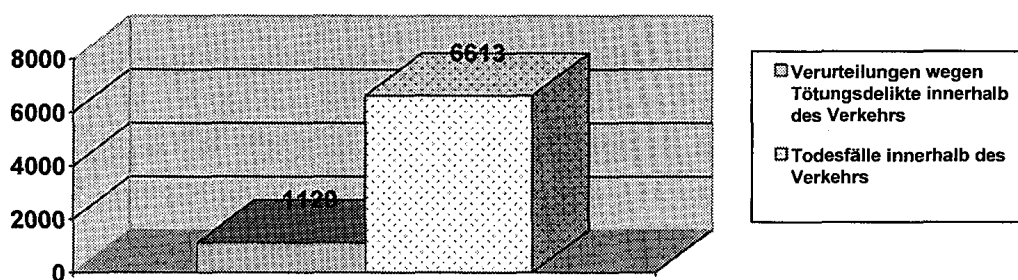


Abb. 7: Verurteilte Tötungsdelikte und Todesfälle insgesamt im deutschen Straßenverkehr im Jahre 2003, nach: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle 2003, Fachserie 8/Reihe 7, S. 39. Die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2004 lag bei 5.842 (– 11.6% gegenüber 2003); da die Zahlen zu den allgemeinen Tötungsdelikten zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Textes noch nicht vorlagen, wurde zu Vergleichszwecken die Verkehrstotenzahl des Vorjahres herangezogen; vgl. zur Entwicklung der Verkehrstotenzahl über die letzten Jahre Abb. 16.

eine Schuld am Unfall nachgewiesen werden konnte.

Gegenüber der in Abb. 7 dargestellten Zahl von 6.613 Verkehrstoten hat sich in Deutschland die Zahl im Jahre 2004 noch einmal um 11,6% auf 5.842 verringert. Auch 2005 hat sich der Abwärtstrend nach neuesten Informationen des Statistischen Bundesamtes offensichtlich fortgesetzt. Wie bereits oben erwähnt, wurden in der ersten Hälfte des Jahres ca. 2.400 Verkehrstote gezählt, aber auch die Zahl der Verletzten hat weiter abgenommen. Unter Umständen sind für diesen neuesten Rückgang auch die enorm gestiegenen Benzinspreise in Deutschland, die eine „sparsamere“ und weniger risikofreudige Fahrweise, ferner die Bildung von Fahrgemeinschaften gefördert haben dürften, mit verantwortlich. Eine Rolle mag auch spielen, dass das Problem verkehrsauffälligen Verhaltens, von „Verkehrsröwdytum“, in der Öffentlichkeit zumindest tendenziell kritischer betrachtet wird. Dazu beigetragen hat vor allem ein schwerer Verkehrsunfall in Deutschland im Juli 2003, bei dem ein 34-jähriger Testfahrer einer deutschen Nobelmarke eine junge Frau mit ihrem Kind durch rasches und dichtes Auffahren von der Autobahn drängte, wobei Mutter und Kind tödlich verunglückten. Der Fall wurde lange und ausführlich in den Medien berichtet und löste wohl ein gewisses Nachdenken, vor allem auch in der Verkehrspolitik aus.

5. Zahlen zur Verkehrsdelinquenz im internationalen Vergleich

Die Veränderungen in den letzten Jahrzehnten hinsichtlich Verkehrsunfällen und Verkehrskriminalität in den europäischen Ländern sind relativ ähnlich.

Im internationalen Vergleich nimmt Spanien mit 2,7 Personen pro 100 Millionen Fahrzeugkilometer hinsichtlich der Zahl der Verkehrsunfalltodesopfer eine traurige Spitzenstellung ein (vgl. Abb. 8).

Niedriger liegen dagegen etwa Japan (1,1), die USA (0,86) und Deutschland (1,07), vor allem aber Großbritannien (0,4). Die Economic Commission for Europe (2005) teilt für 2003 die Zahl der Verkehrsunfälle pro 1.000 Fahrzeugen mit, die ein vergleichbares Bild

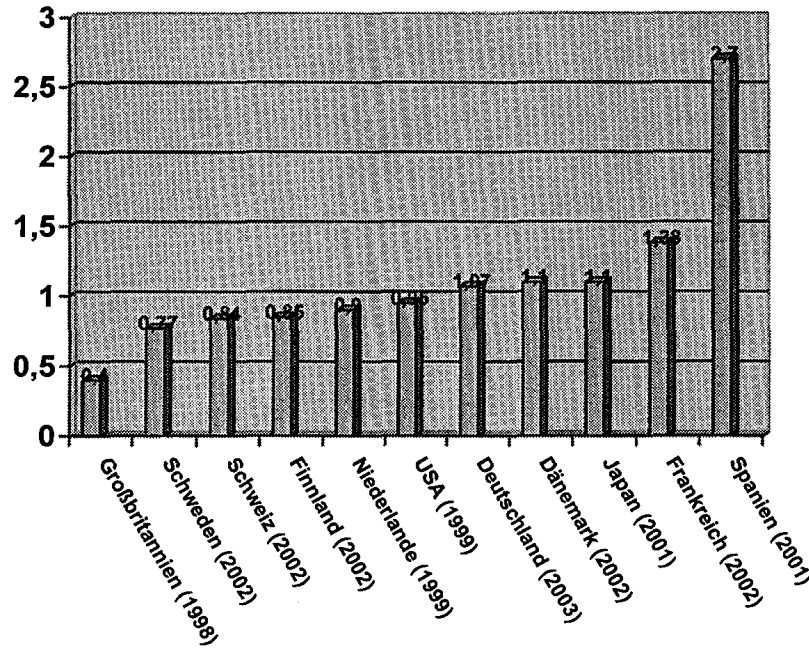


Abb. 8: Verkehrsunfalltodesopfer, bezogen auf jeweils 100 Mio. Fahrzeugkilometer; nach World Road Statistics 2004, Data 1998–2002, S. 149 ff; Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle 2003, Fachserie 8/Reihe 7, S. 37.

abgeben (vgl. Abb. 9).

Auch die Zahl der Verkehrstoten pro 1 Million Einwohner für 2003 zeigt vergleichbare Resultate für die berücksichtigten europäischen Länder (vgl. Abb. 10).

Auch wenn man die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten auf 100.000 der jeweiligen Bevölkerung standardisiert (vgl. Internet-Seit der WHO: http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/InformationSources/Data/20050117_3), zeigt sich für westeuropäische Länder ein vergleichbares Bild, wie sich der folgenden Abbildung als Zeitreihe entnehmen lässt (vgl. Abb. 11).

Auffallend sind hier die relativ hohen Zahlen für Verkehrsunfalltote in Österreich bis Mitte der 1980er Jahre. Auch die Schweiz zeigt anfangs der 1970er Jahre relativ hohe Werte, die allerdings in den letzten 30 Jahren erheblich abgesunken sind, so dass dieses Land inzwischen im unteren Drittel rangiert. Deutschland bewegt sich auch hier im mittleren Bereich, während etwa Spanien auch nach diesen Zahlen relativ viele Todesopfer im Straßenverkehr zu verzei-

Internationales Ausmaß und Bedeutung der Verkehrsdelinquenz (1)

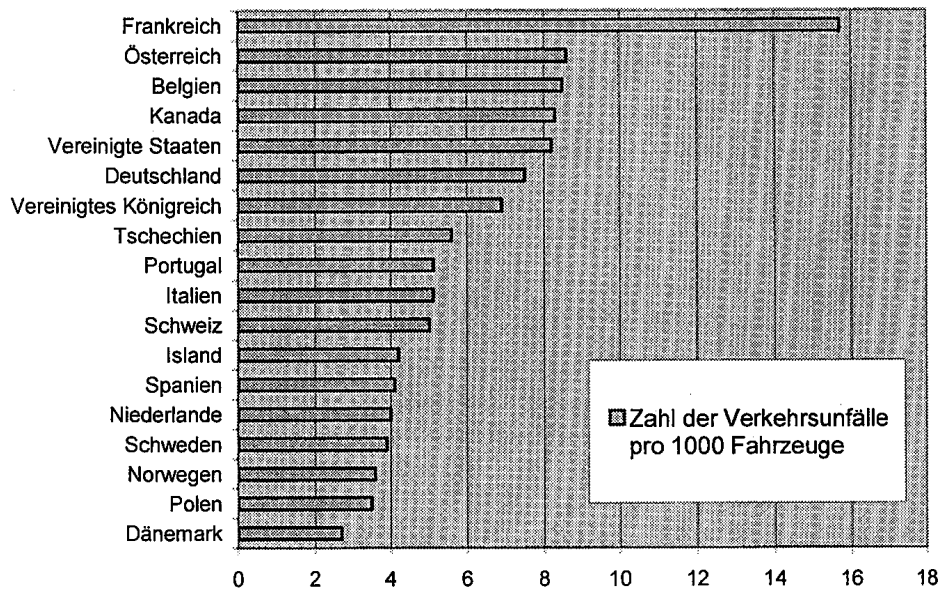


Abb. 9: Zahl Straßenverkehrsunfälle pro 1000 motorisierte Fahrzeuge, 2003; nach United Nations - Economic Commission for Europe: Statistics of Road Traffic Accidents, Vol. L, New York and Geneva 2005, S. 8.

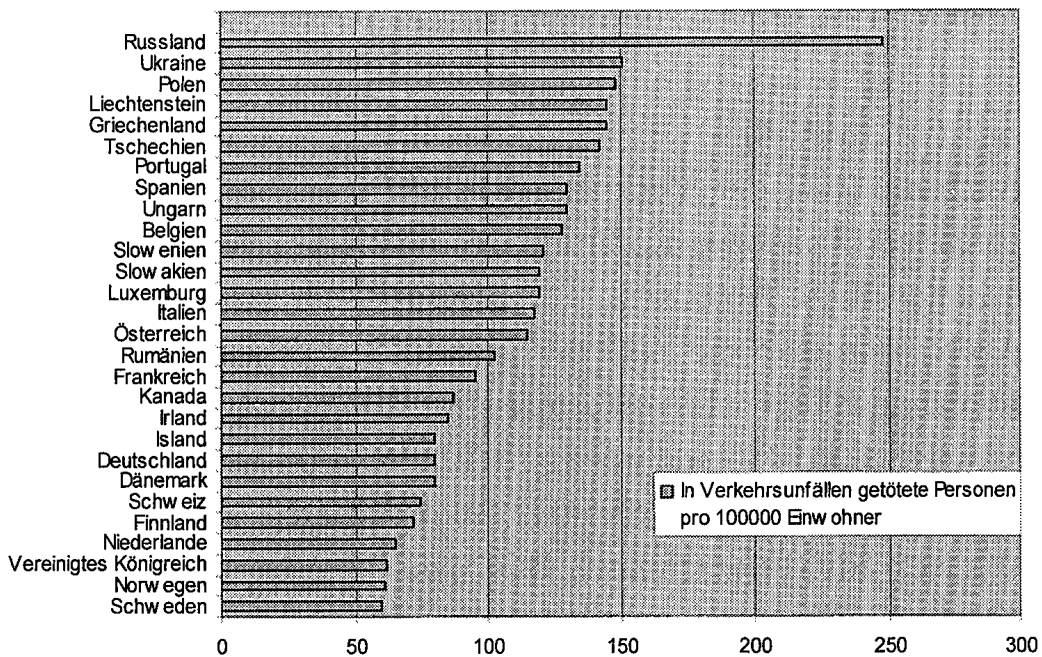


Abb. 10: Zahl der in Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen pro 1.000.000 Einwohner, 2003; nach United Nations - Economic Commission for Europe: Statistics of Road Traffic Accidents, Vol. L, New York and Geneva 2005, S. 9.

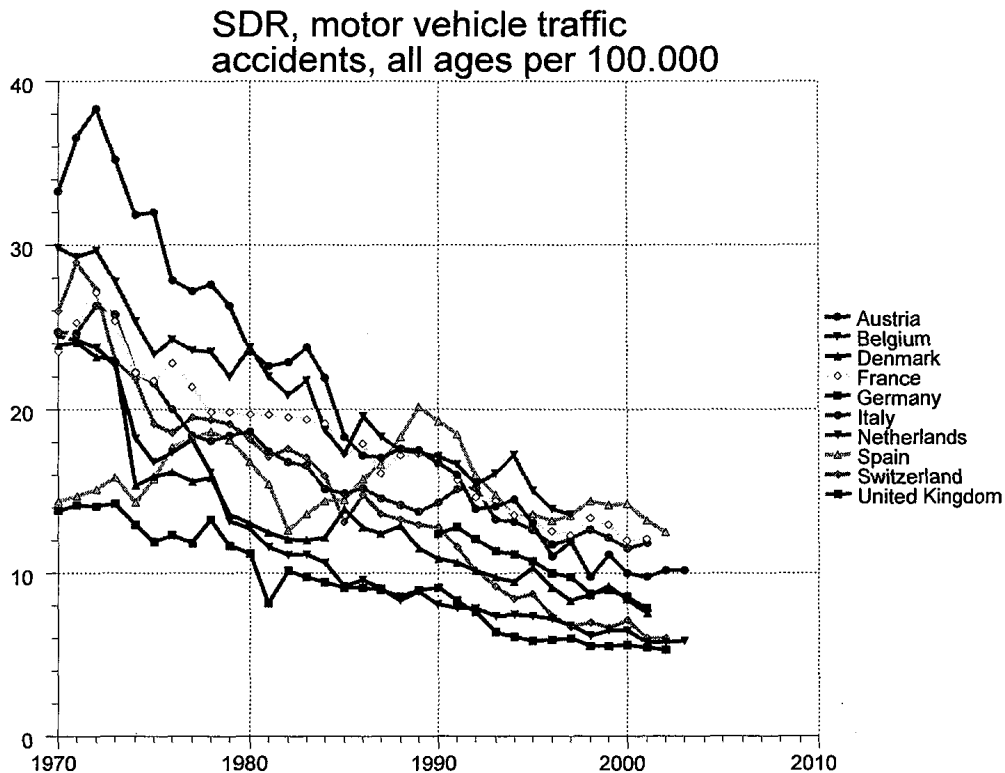


Abb. 11: Standardisierte Todesrate (Standardized Death Rate - SDR) bei Verkehrsunfällen je 100.000 der jeweiligen Bevölkerung (WHO: <http://www.euro.who.int/HFADB>)

chnen hat (vgl. oben).

Die Zahl der verunfallten (verletzte und getötete) Personen nimmt seit 1970 bis 2003 in allen berücksichtigten neun westeuropäischen Ländern ab, mit Ausnahme von Italien und Schweden. Eine relativ deutliche Abnahme zeigt sich in Österreich und den Niederlanden. Die Entwicklung in der Schweiz liegt im Mittelbereich (vgl. Abb. 12).

Deutschland zeigt im Vergleich zu den anderen Ländern lediglich einen relativ moderaten Rückgang der verunfallten Personen. Aber auch die Entwicklung allein der im Straßenverkehr verletzten Personen verläuft ganz ähnlich (vgl. Abb. 13), was darauf hindeutet, dass die Entwicklung der verunfallten Personen eng mit der der verletzten Personen zusammenhängt, weniger mit der Entwicklung der Getötetenzahlen. Das verwundert nicht, ist doch die Zahl der Verletzten gegenüber derjenigen der Getöteten deutlich höher.

Der deutlichste Rückgang zeigt sich in allen berücksichtigten

Internationales Ausmaß und Bedeutung der Verkehrsdelinquenz (1)

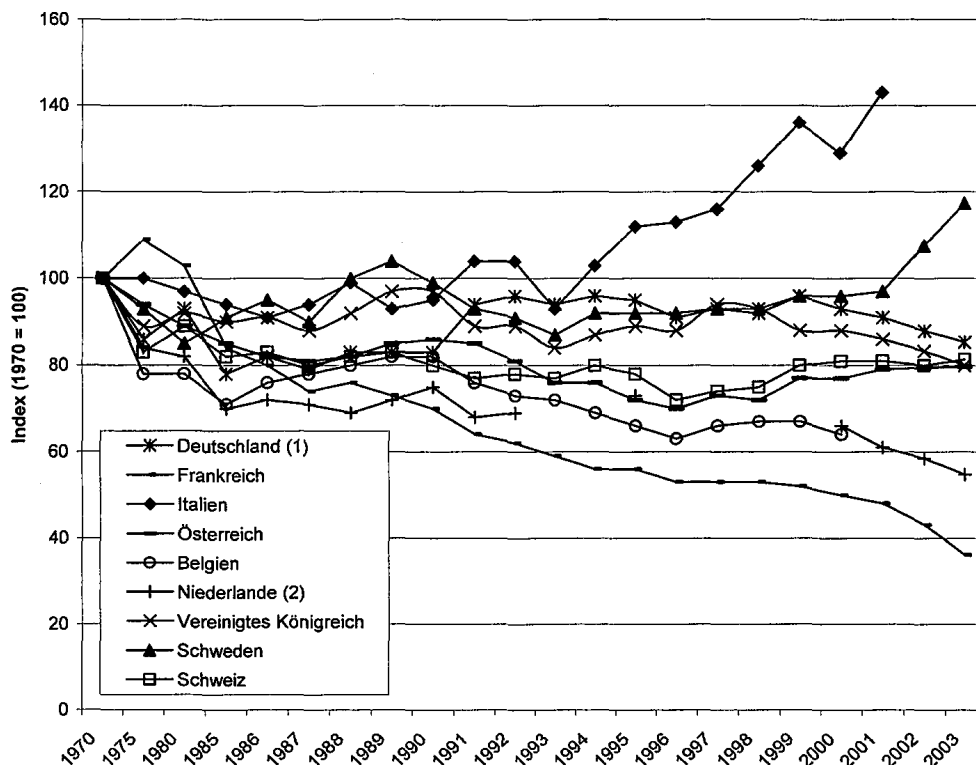


Abb. 12: In ausgewählten Ländern verunfallte Personen seit 1970
 (1) Bis 1990 betreffen die Angaben nur die alten Bundesländer, (2) 1993: Nur Schwerverletzte. Aus: Bundesamt für Statistik: Straßenverkehrsunfälle in der Schweiz 2003, Neuchatel 2004, Seite 134 f., Zahlen für 2002 und 2003: Economic Commission for Europe: Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America, Vol. L, 2005, Tabelle G; [http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/\\$RAS%202005.pdf](http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/$RAS%202005.pdf)

Ländern, mit Ausnahme Belgiens, bei den im Straßenverkehr Getöteten (vgl. Abb. 14). Alle Länder zeigen im Vergleich zu 1970 einen deutlichen Rückgang der getöteten Verkehrsteilnehmer, außer Belgien, wo die Zahl der Verkehrstoten bis Anfang der 1980er Jahre gestiegen ist, dann auf einem relativ hohen Niveau bis Anfang der 1990er Jahre stagnierte, erst ab dann ebenfalls deutlich zurückging. In den meisten Ländern, mit weiterer Ausnahme von Italien, halbierte sich die Zahl der Verkehrstoten ab 1970 bis 2003 mindestens. Der deutlichste Rückgang, zumindest in den letzten 10 Jahren, zeigte sich in der Schweiz.

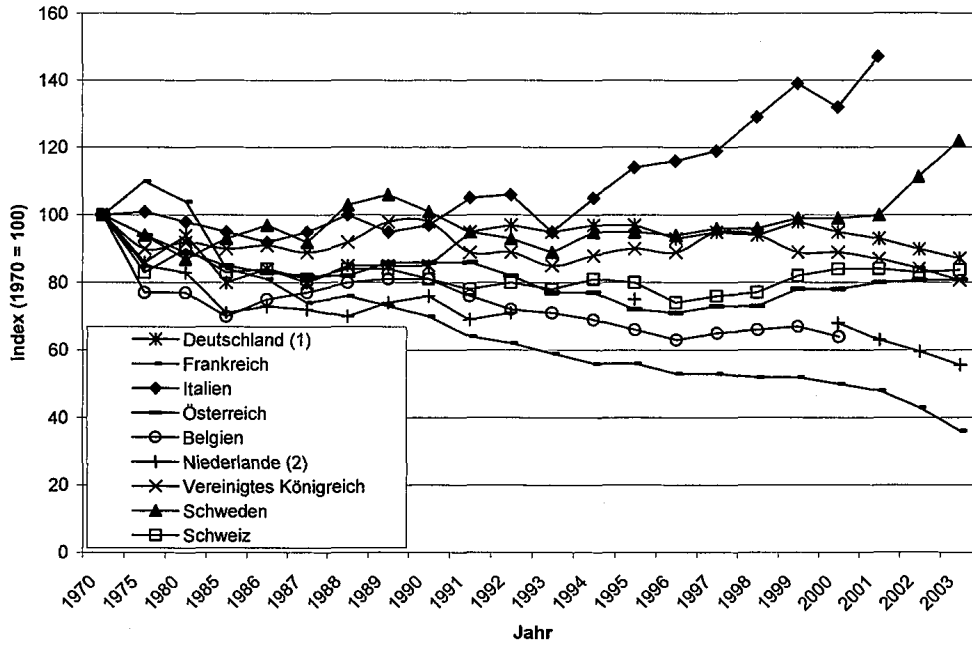


Abb. 13: In ausgewählten Ländern verletzte Personen seit 1970
 (1) Bis 1990 betreffen die Angaben nur die alten Bundesländer, (2) 1993: Nur Schwerverletzte. Aus: Bundesamt für Statistik: Straßenverkehrsunfälle in der Schweiz 2003, Neuchatel 2004, Seite 134 f., Zahlen für 2002 und 2003: Economic Commission for Europe: Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America, Vol. L, 2005, Tabelle G; [http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/\\$RAS%202005.pdf](http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/$RAS%202005.pdf)

Internationales Ausmaß und Bedeutung der Verkehrsdelinquenz (1)

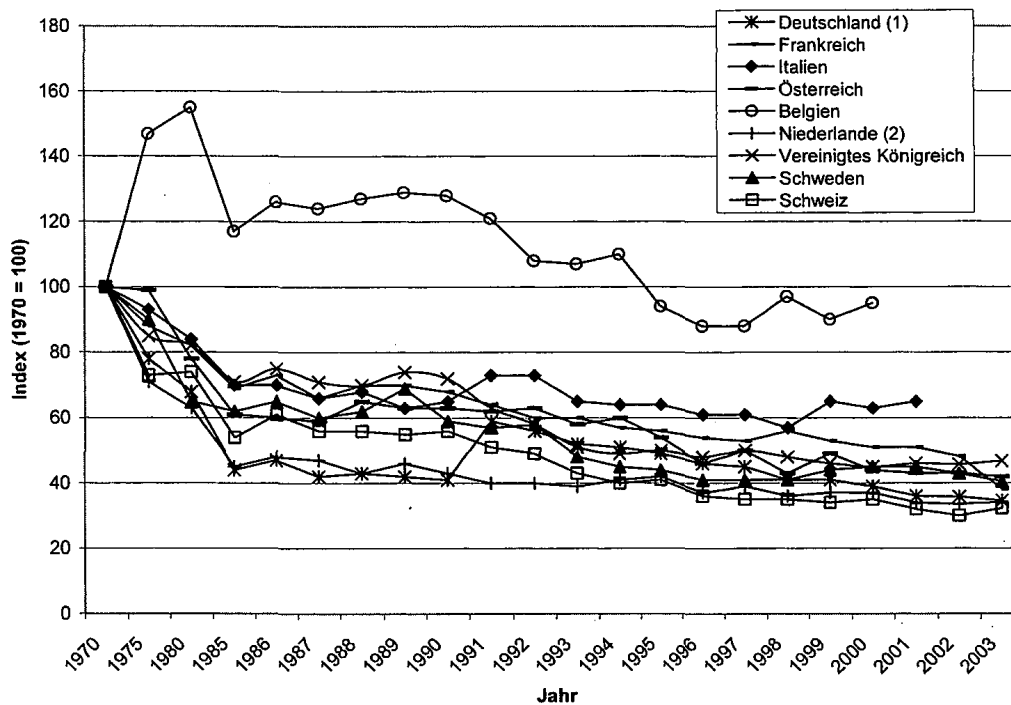


Abb. 14: In ausgewählten Ländern getötete Personen seit 1970
 (1) Bis 1990 betreffen die Angaben nur die alten Bundesländer, (2) 1993: Nur Schwerverletzte. Aus: Bundesamt für Statistik: Straßenverkehrsunfälle in der Schweiz 2003, Neuchatel 2004, Seite 134 f., Zahlen für 2002 und 2003: Economic Commission for Europe: Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America, Vol. L, 2005, Tabelle G; [http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/\\$RAS%202005.pdf](http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/$RAS%202005.pdf)