

タイトル	Internationales Ausmaß und Bedeutung der Verkehrsdelinquenz (3・Schluss)
著者	KURY, Helmut; BRANDENSTEIN, Martin; YOSHIDA, Toshio
引用	北海学園大学法学研究, 42(4): 928-905
発行日	2007-03-31

Internationales Ausmaß und Bedeutung der Verkehrsdelinquenz (3 • Schluss)

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
(Bd. 42, Nr. 2)
6. Zur Situation in Japan
(Bd. 42, Nr. 3)
7. Verkehrsunfälle im Vergleich zu anderen Unfällen bzw. Straftaten
8. Kinder als Opfer
9. Die Kosten der Verkehrsdelinquenz
10. Verkehrsdelinquenz und ihre strafrechtliche Würdigung
11. Schlussdiskussion
(Bd. 42, Nr. 4)

7. Verkehrsunfälle im Vergleich zu anderen Unfällen bzw. Straftaten

Wie an anderer Stelle (Kury u. Brandenstein 2005) ausgeführt, dürfte der Rückgang der Verletztetenzahl, wie auch der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr, nicht nur auf die verbesserte Intensivmedizin und die größere technische Sicherheit der Fahrzeuge zurückzuführen sein, auch der Ausbau des Autobahnnetzes hat konkret zur Steigerung der Verkehrssicherheit beigetragen (vgl. a. oben). Dieses wurde nach Schmider (2005) in den alten Bundesländern Deutschlands zwischen 1970 und 1999 von 4.110 auf 9.425 km erweitert, also mehr als verdoppelt. In den ersten 10 Monaten des Jahres 2004 sind auf

deutschen Autobahnen 750 Menschen an den Folgen von Verkehrsunfällen gestorben, damit erheblich weniger als auf Bundes- (1.873), Landes- (1.680), Kreis- (870) sowie sonstigen Straßen (935; Schmider 2005). Wenn es allerdings auf Autobahnen zu Unfällen kommt, enden diese häufiger tödlich (vgl. a. oben zu den Ergebnissen aus Japan). In dünn besiedelten Regionen ist nach Schmider (2005) ferner das Risiko, einen tödlichen Verkehrsunfall zu erleiden, höher als in Stadtstaaten. Auch ein Vergleich der Straßenverkehrsunfälle mit anderen Unfallkategorien (Arbeits-/Schulunfall, Häuslicher Unfall, Sport-/Spielunfall, Sonstiger Unfall) macht die Bedeutung der Verkehrsunfälle, insbesondere im Kindes- bis mittleren Erwachsenenalter deutlich (vgl. Abb. 24).

Stirbt man in Deutschland durch einen Unfall, so am wahrscheinlichsten durch einen Verkehrsunfall, was für die Schweiz und Japan ganz ähnlich gelten dürfte. Bezogen auf das Jahr 2003 starben je 100.000 Einwohner in Deutschland 11,7 (41%) an den Folgen eines Verkehrsunfalls, 6,4 (23%) aufgrund eines häuslichen Unfalls, 1,3 (5%) infolge eines Arbeits-/Schulunfalls, 0,3 (1%) an den Folgen eines Sport-/Spielunfalls und 8,4 (30%) wegen eines sonstigen Unfalls (vgl. Abb. 25).

Vergleicht man die Zahl der im deutschen Straßenverkehr Verletzten mit derjenigen der Körperverletzungen durch Straftaten (Abb. 26), zeigt sich bei den Verkehrsunfällen mit Verletzungsfolgen wiederum ein deutlicher Rückgang, insbesondere seit Ende der 90er Jahre. Die Zahl der durch Straftaten Verletzten ist dagegen in den letzten zehn Jahren kontinuierlich gestiegen bis auf 494.608 im Jahre 2003. Dem stehen im selben Jahr immerhin 462.170 durch Verkehrsunfälle Verletzte gegenüber, was über 90% der Kriminalitätsoffer entspricht (2004: 439.508).

Wie sich an den in diesem Abschnitt dargestellten Zahlen, auch jenen im internationalen Vergleich, zeigt, sind die Entwicklungen hinsichtlich der Verkehrsdelinquenz an sich gar nicht beunruhigend. Betrachtet man allerdings den Anteil der vom Verkehrsdelinquenz noch immer längst nicht die Aufmerksamkeit erhält, die sie verdient

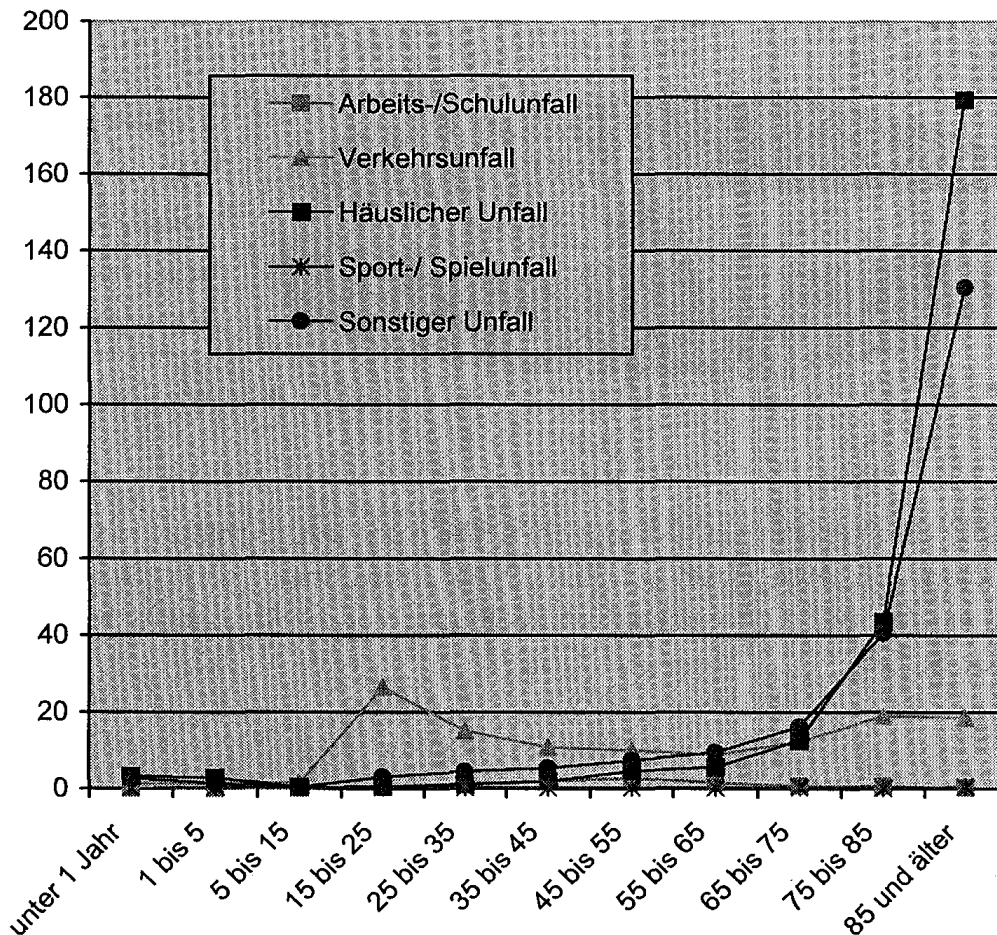


Abb. 24: Todesfälle in Deutschland kategorisiert nach Unfallursachen: Ziffer je 100 000 Einwohner der Sterbefälle 2003 durch Unfälle nach Unfallkategorien und Altersgruppen, nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Todesursachen in Deutschland - Fachserie 12 Reihe 4 - 2003, S. 55

hätte. Das hat v. a. auch damit zu tun, dass das Verkehrsunfallgeschehen sich nur schlecht in den Medien verkaufen lässt, man hier ferner sehr schnell auf mächtige Lobby-Gruppen trifft, was etwa im Bereich der Sexualkriminalität, insbesondere was die Seite der Täter betrifft keineswegs der Fall ist, ganz im Gegenteil.

8. Kinder als Opfer

Gerade Kinder als Opfer lösen viele Emotionen aus, die oft von den Medien dazu genutzt werden, die öffentliche Stimmung anzuheizen und auf kriminalpolitische Änderungen zu drängen, man denke etwa nur an die in Deutschland verschärfte Gesetzgebung hinsichtlich

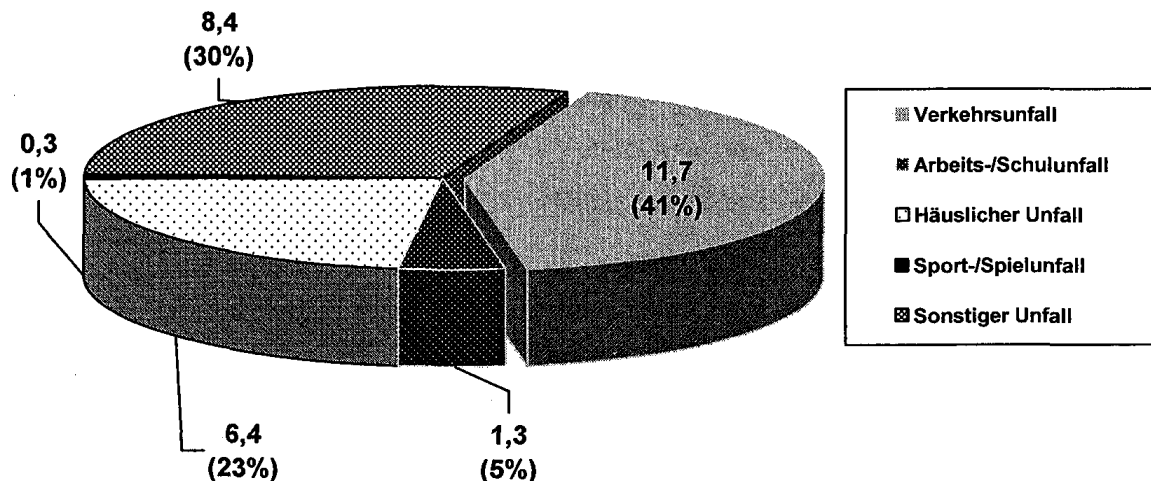


Abb. 25: Sterbefälle 2003 durch Unfälle in Deutschland nach Unfallkategorien - Sterbeziffer je 100 000 Einwohner; nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Todesursachen in Deutschland - Fachserie 12 Reihe 4 - 2003, S. 55

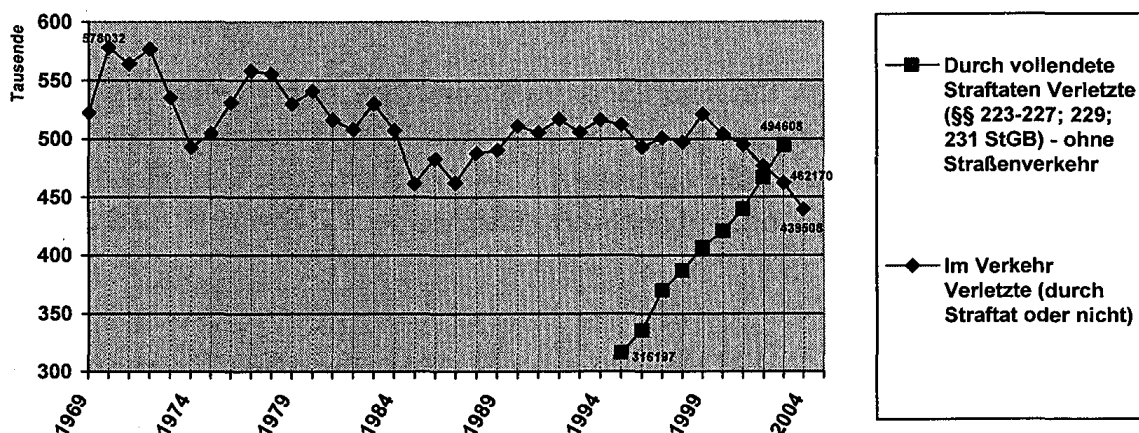


Abb. 26: Zeitreihe der im gesamtdeutschen Strassenverkehr 1969 - 2004 Verletzten sowie der durch Straftaten Verletzten, erstere nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle 2003, Fachserie 8 / Reihe 7, S. 46 sowie Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes: <http://www.destatis.de/presse/deutsch/pm2005/p0800191.htm>. Zeitreihe der durch Straftaten Verletzten - ohne Straßenverkehrsdelikte 1995-2003, nach: Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), unter: http://www.bka.de/pks/zeitreihen_2003/pdf/t91_opfer_vollendet.pdf, S. 12; aufgrund einer Änderung des Erfassungssystems sind die Zahlen für die Jahre vor 1995 nicht vergleichbar; die entsprechende Zahl für 2004 lag noch nicht vor.

(sexuellem) Kindesmissbrauch. Wurden im Jahre 2003 in Deutschland 208 Kinder im Straßenverkehr getötet (1999: 316; 2000: 204; 2001: 231; 2002: 216; Statistisches Bundesamt [Hrsg.]: Verkehrsunfälle 2003, Fachserie 8/Reihe 7, S. 39), waren „nur“ 5 Kinder Opfer eines Mordes im Zusammenhang mit einem Sexualdelikt (1999: 5; 2000: 4; 2001: 6; 2002: 3; jeweils unter Einbeziehung des Versuchs; vgl. Polizeiliche Kriminalstatistik [PKS]: http://www.bka.de/pks/zeitreihen_2003/pdf/t91_opfer_insg.pdf, S. 1). Jedes Kind, das zu Tode kommt, ist zweifellos eines zu viel. Es geht hier nicht darum, die schlimmen Fälle von sexuellem Missbrauch zu bagatellisieren oder die Täter zu entlasten, sondern lediglich darum, die unterschiedlichen Gefährdungssituationen ins rechte Licht zu rücken. Während wir über so gut wie alle Kinder, die Opfer eines Sexualmordes wurden, spektakulär und vielfach einseitig über die Medien informiert werden, erfahren wir von den im Straßenverkehr getöteten Kindern kaum etwas, von randständigen Meldungen in den Lokalzeitungen vielleicht abgesehen. Während wir immer wieder ein (noch) härteres Vorgehen gegen Sexualstraftäter fordern, nehmen wir die Verkehrstoten mehr oder weniger wie schicksalsergeben hin, als könne man nichts dagegen tun. Hier wird es, zumindest in Deutschland, letztlich den Eltern bzw. Angehörigen überlassen, wie sie mit dem Verlust des Kindes bzw. eines anderen Angehörigen zurechtkommen. Gerade die Ergebnisse aus Japan zeigen deutlich, dass ein erheblicher Teil der im Straßenverkehr schwer Verletzten noch innerhalb eines Jahres nach dem Unfall stirbt. Man kann sich das Leid dieser Menschen und vor allem auch der Angehörigen leicht vorstellen, darüber berichtet wird allerdings so gut wie gar nicht. Um die Opfer von sexuell missbrauchten Kindern bzw. auch um andere durch Straftaten Verletzte kümmern sich dagegen (zu Recht) professionelle Einrichtungen. Die Schweiz ist hier in der Entwicklung der Hilfe für Opfer von Verkehrsstraftaten weiter (vgl. hierzu bereits oben unter 2.). Wie sich dieser Befund in Opfergefährdungszahlen ausdrückt, wenn man auch die Entwicklungen der früheren Jahre mit einbezieht, lässt sich Abb. 27 entnehmen, die sich wiederum auf die deutschen

Verhältnisse bezieht.

Es ist zu erkennen, dass jedenfalls seit 2000 das Risiko, als Kind Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden, niedriger geworden ist als Opfer einer allgemeinen Straftat zu werden. Unabhängig davon, dass dies nur sehr knapp der Fall ist, ist aber freilich zu beachten, dass die Kategorie der allgemeinen Straftaten *jede* kriminelle Handlung erfasst, während die Zahlen zu den Verkehrstodesopfern lediglich für sich selbst stehen. Der Verkehr trägt also einen überaus großen Anteil an der Gefahr, dass Kinder durch ein schuldhaftes Handeln Dritter zu Tode kommen. Dieser Befund sollte dazu beitragen, dass die im Verhältnis zu ihrem tatsächlichen Bedrohungspotential oft unverständlich lebhaft geführten Diskussionen zu spektakulären, aber umso vereinzelteren Fällen, etwa des sexuellen Kindesmissbrauchs (mit Todesfolge) als solche immer deutlicher problematisiert werden - sei es in der Öffentlichkeit, in den Medien

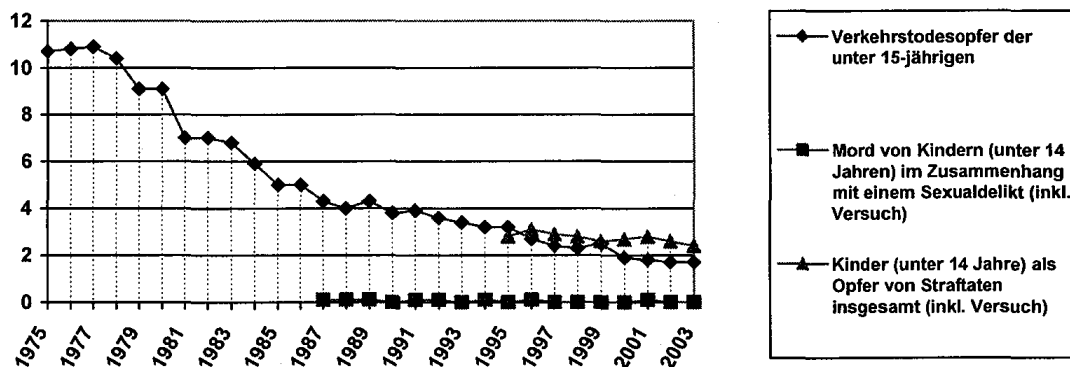


Abb. 27: Todesopfergefährdung von Kindern in Deutschland (Opfer pro 100 000 der jeweiligen Altersgruppe) - Gegenüberstellung Straßenverkehr, Mord im Zusammenhang mit einem Sexualdelikt, Straftaten insgesamt. Zeitreihe der Verkehrstodesopfer nach teilweise eigenen Berechnungen nach Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle, Fachserie 8/Reihe 7; Kindermorde i.Z.m. Sexualdelikt nach Bundeskriminalamt (Hrsg.): Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), unter: http://www.bka.de/pks/zeitreihen_2003/pdf/t91_opfer_insg.pdf, S. 1f.: Opfergefährdung von durch Straftaten getöteten Kindern insgesamt, nach: Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), unter: http://www.bka.de/pks/zeitreihen_2003/pdf/t91_opfer_insg.pdf, S. 12f.; aufgrund einer Änderung des Erfassungssystems sind die Zahlen für die Jahre vor 1995 nicht vergleichbar.

oder auch in der Politik.

9. Die Kosten der Verkehrsdelinquenz

Man denkt bei Verkehrsunfällen in der Regel zunächst nur an das persönliche Leid der von Verkehrsunfällen Betroffenen. Es darf aber auch nicht vergessen werden, welche immense materiellen Schäden gerade aus Verkehrsunfällen resultieren. Da Kostenberechnungen hinsichtlich schwerer Verkehrsunfälle bzw. Schwerekriminalität ausgesprochen schwer durchzuführen sind, können die Aufwendungen nur grob geschätzt werden (vgl. etwa Aos 2003). Auch diese Schätzungen deuten jedoch eindeutig darauf hin, dass der volkswirtschaftliche Schaden durch Verkehrsunfälle als sehr hoch einzuschätzen ist. Aufgrund der rückläufigen Entwicklung der schweren Verkehrsunfälle (vgl. oben), sinken in den letzten Jahren naheliegenderweise auch die entsprechenden Unfallkosten, sowohl für Personen- als auch Sachschäden. Das lässt sich für Deutschland Abb. 28 entnehmen, in der die Werte für 1998 auf 100 gesetzt wurden. Hier lässt sich die Kostenentwicklung in Deutschland der folgenden fünf Jahre prozentual bezogen auf die Werte des Jahres 1998 verfolgen.

Diese betrugen nach Ermittlungen der Bundesanstalt für Straßenwesen 2003 hinsichtlich Sachschäden ca. 15,88 Mrd. EUR

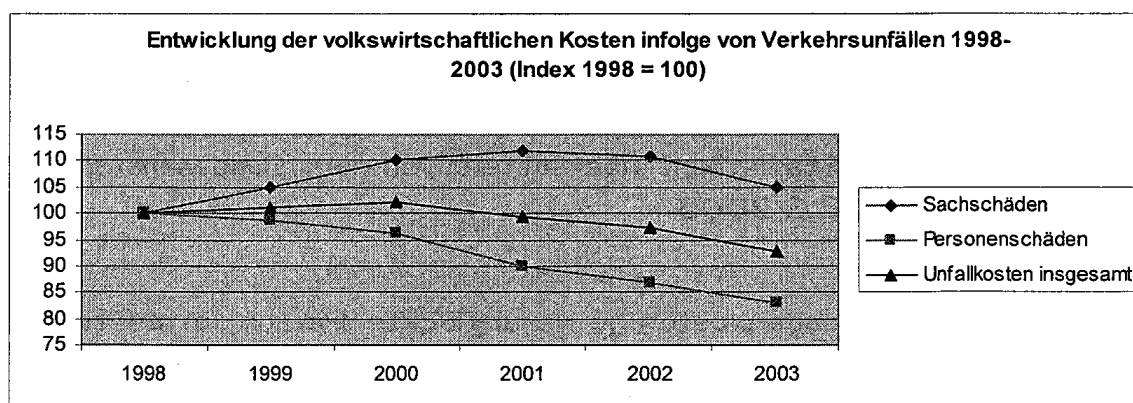


Abb. 28: Entwicklung der volkswirtschaftlichen Kosten infolge von Verkehrsunfällen 1998-2003 in Deutschland (Index 1998=100), eigene Berechnung nach Statistiken übermittelt von der Bundesanstalt für Straßenwesen am 18.3.2005

(2002: 16,75 Mrd. EUR) und in Bezug auf Personenschäden 16,3 Mrd. EUR (2002: 17,02 Mrd. EUR). Die Kosten für Personenschäden wiederum verteilen sich für 2003 auf 7,7 Mrd. EUR für Getötete, 7,19 Mrd. EUR für Schwerverletzte und 1,41 Mrd. EUR für Leichtverletzte (vgl. Abb. 29).

Die gesamten Unfallkosten beliefen sich hiernach für 2003 auf 32,18 Mrd. EUR (2002: 33,8 Mrd. EUR). Für die Personenschäden ist dabei ein bestimmter Satz von Kosten zugrunde gelegt worden, die eine verunglückte Person jeweils „verursacht“ (vgl. Tab. 1).

Für jeden Getöteten wird hiernach ein Wert von 1.164.119 EUR angesetzt, ein Schwerverletzter „kostet“ 83.972 EUR und für jeden Leichtverletzten wird mit einem volkswirtschaftlichen Schaden in Höhe von 3.755 EUR gerechnet.

Mit dem bereits erwähnten Rückgang sowohl der Personen- als auch der Sachschäden sind auch die Kosten für Verkehrsunfälle im Jahre 2003 im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Dieser rückläufige

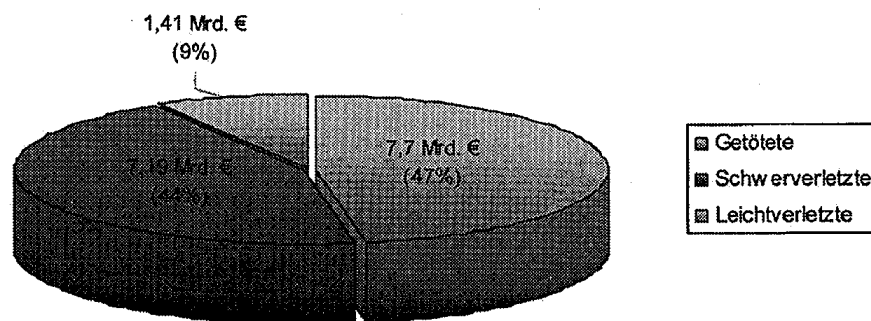


Abb. 29: Volkswirtschaftliche Unfallkosten für Personenschäden im deutschen Straßenverkehr im Jahr 2003, differenziert nach Schweregrad der Unfälle, nach Statistiken übermittelt von der Bundesanstalt für Straßenwesen am 18.3.2005

Tab. 1: Personenschadenkosten je verunglückte Person im deutschen Straßenverkehr 2003, nach Statistiken übermittelt von der Bundesanstalt für Straßenwesen am 18.3.2005

Getötete	€ 1.164.119
Schwerverletzte	€ 83.972
Leichtverletzte	€ 3.755

Trend hinsichtlich der Unfallkosten gilt allerdings langfristig lediglich für die Kosten für Personen-, nicht für Sachschäden (vgl. oben, Abb. 10). Die durch Kriminalität entstehenden Schäden werden in Deutschland seit einigen Jahren auch in der Polizeilichen Kriminalstatistik ausgewiesen, allerdings nur für Delikte mit Vermögensbezug und auch nur, soweit es das rechtswidrig erlangte Vermögen betrifft. Ein unverzerrter Vergleich der durch allgemeine Straftaten entstehenden Schäden im Vergleich zu jenen, die auch durch Verletzung von Leib und Leben im Verkehr verursacht werden, ist daher auf dieser Datengrundlage leider nicht möglich.

Was Verkehrsunfälle über den Schaden aufgrund vielfach lebenslangen persönlichen Leids hinaus allein an verheerenden *volkswirtschaftlichen Kosten* verursachen, reicht somit in Dimensionen hinein, die - so sehr diese Zahlen im Übrigen auch kaum Interesse für sich in Anspruch zu nehmen vermögen - aufschrecken lassen dürften. Nicht allein der unmittelbar und allumfassende aus den Verkehrsunfällen erwachsene Schaden ist hier zu berücksichtigen, sondern auch und v. a. der Schaden, der durch den Ausfall dessen entsteht, was der Einzelne jeweils ohne Unfall hätte erwirtschaften können (Kury u. Brandenstein 2005).

10. Verkehrsdelinquenz und ihre strafrechtliche Würdigung

Unterzieht man die Rechtspflege-Statistiken des deutschen Statistischen Bundesamtes (vgl. die jährlich erscheinenden Daten der Fachserie 10/Reihe 1 des Statistischen Bundesamtes) einer eingehenden Betrachtung, so fällt auf, dass diese - im Gegensatz zur PKS - zwar Kriminalitätsziffern zum Verkehrsgeschehen aufzeigen, allerdings weder Kategorien für *vorsätzliche* Tötungen noch für *vorsätzliche* Körperverletzungen, sondern jeweils nur für deren fahrlässige Variante.

Das scheint auch nahe zu liegen, denn i. d. R. dürfte kaum jemand im Straßenverkehr vorsätzlich einer anderen Person etwas antun wollen. Dies kommt auch in der schweizerischen Statistik über die Häufigkeit der mutmaßlichen Mängel und Einflüsse auf bestimmte

Unfallfolgen zum Ausdruck, wie sie für das Jahr 2004 bezüglich aller Unfälle in Abb. 30 graphisch dargestellt sind.

Abgesehen davon, dass fahrlässiges Verhalten nicht zwingend einer weniger harten Strafe bedarf als vorsätzliches Verhalten (vgl. o., unter 4.), muss es keineswegs selbstverständlich sein, tödliche Verkehrsunfälle stets nur unter die Kategorie der „fahrlässigen Tötung“ zu subsumieren. Das hat das Schweizer Bundesgericht durch die Bestätigung eines Urteils der Luzerner Justiz im Jahre 2004 gezeigt: Zwei Autofahrer hatten spontan ein Autorennen veranstaltet, bei dem sie mit einer Geschwindigkeit von 120 bis 140 Kilometern pro Stunde eng hintereinander, teilweise nebeneinander durch eine Ortschaft rasten. Einer der beiden verlor dabei die Kontrolle über sein Fahrzeug und verursachte einen schweren Verkehrsunfall, bei dem ein 14-jähriges Mädchen und ein 15-jähriger Junge auf dem Bürgersteig getötet wurden (Schwarzenegger 2004).

Am 26. April 2004 hat das Schweizer Bundesgericht ein Urteil der Luzerner Justiz bestätigt, nach welchem beide Autofahrer geradezu sensationellerweise *nicht* für fahrlässige, sondern wegen (eventual) vorsätzlicher Tötung(en) verurteilt wurden. Entsprechend erkannte das Schweizer Bundesgericht auf ein für Verkehrsdelikte bislang auch in der Schweiz nicht gekanntes Strafmass, nämlich auf sechseinhalb Jahre Zuchthaus. Es kann und soll an dieser Stelle nicht darum gehen, dogmatisch fundierte Ausführungen zur juristischen Bewer-

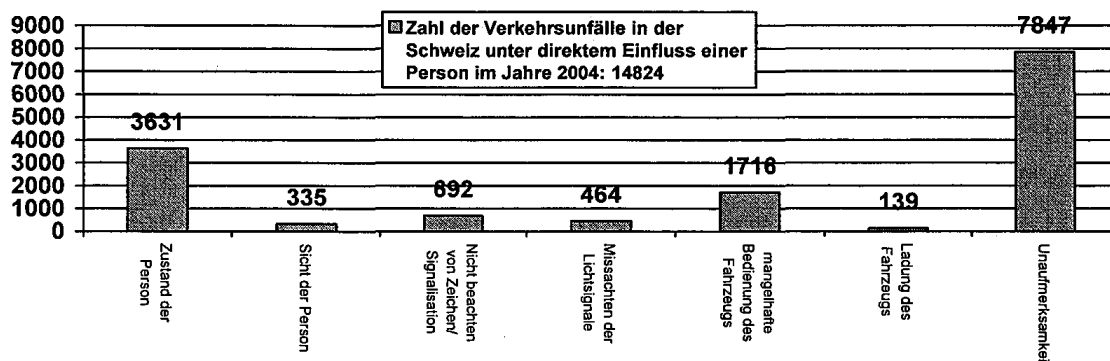


Abb. 30: Häufigkeit der mutmasslichen Mängel und Einflüsse in Unfällen in der Schweiz insgesamt, nach Schweizer Bundesamt für Statistik (Hrsg.): Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz, Neuchâtel 2005, S. 40

tung dieses Urteils zu machen. Was sich jedoch sagen lässt, ist, dass das Urteil durchaus als Indiz für eine allgemein sensiblere Wahrnehmung für die Gefahren aus dem Straßenverkehr zu werten ist. Die dogmatische Einordnung des Sachverhalts und das verhängte Strafmaß im dargestellten Fall scheinen ein erst in letzter Zeit aufkommendes, allgemein gestiegenes Bewusstsein für die Gefahren aus dem Straßenverkehr zu reflektieren.

11. Schlussdiskussion

Die im Vergleich zu Deutschland in den letzten Jahren strengere Schweizer Strafzumessung bei Verkehrsstraftaten stößt erwartungsgemäß auch auf Zustimmung in der Schweizer Bevölkerung, welche die vielfach milden Strafen für Verkehrstäter offensichtlich nicht mehr nachvollziehen konnte (Schwarzenegger 2004, S. 20). Dieses Strafbedürfnis (welches in seiner allgemeinen Form unter dem Stichwort „Punitivität“ aktuell zu den intensivsten diskutierten kriminologischen Forschungsgegenständen zählen dürfte, vgl. Kury u. Ferdinand 1999; Kury u.a. 2002; 2003; 2004; Lautmann u.a. 2004; Roberts u. Hough 2005), mag auch Ausdruck von eher versteckten Ängsten vor dem bislang insgesamt auch nur marginal staatlich kontrollierten Verkehr sein. Diese Befürchtungen treten offensichtlich zutage, sobald Menschen nach ihren Ängsten vor „normaler“ Kriminalität gegenüber jenen, welche die Gefährdung durch den Straßenverkehr betreffen, gefragt werden.

So zeigte eine große repräsentative, landesweite Bürgerbefragung der Polizei an einer Stichprobe von immerhin N=68.000 Bürgern in NRW (Innenministerium Nordrhein-Westfalen 2004), dass die Angst, es könne einem selbst oder den eigenen Kindern etwas auf der Strasse passieren, größer ist als die Angst, Opfer eines Verbrechens zu werden. Auf einer 5-Punkte-Skala (1=niedrige Angst...5=hohe Angst) sollten die Befragten ihre Ängste einordnen. Die befürchtung, selbst Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden, erhielt einen Mittelwert von 2,97 (Opfer einer Straftat zu werden: 2,79), bezogen auf die eigenen Kinder lag der Wert dagegen bei 3,56 (dass das Kind

Opfer einer Straftat wird: 3,50). Die Ängste der Bevölkerung, dass man selbst oder ein eigenes Kind Opfer wird, sind somit hinsichtlich der erlebten Gefahren im Straßenverkehr zumindest tendenziell größer als bezogen auf die Bedrohungen durch die „normale“ Kriminalität, etwa auch die Befürchtungen, das Kind könnte Opfer eines Sexualdelikts werden.

Das zeigt, dass das in den Medien zum Ausdruck gebrachte, (weil von der Allgemeinheit gerne entgegengenommene „Entsetzen“) über grausame Gewaltverbrechen eher verknüpft zu sein scheint mit dem Spektakulären dieser Fälle. Diese Taten können freilich nur solange spektakulär sein, wie sie sich noch als Einzelfälle - im Gegensatz zu massenhaften Straßenverkehrsdelikten - von den Medien registrieren lassen. Das Interesse an jenen spektakulären Fällen an sich besagt somit nicht, dass diese in der Hierarchie der Verbrechensfurcht an oberster Stelle stehen, sondern dürfte vielmehr die Faszination widerspiegeln, die von extrem abweichendem Verhalten ausgeht. Die Medien berichten über diese spektakulären Fälle offensichtlich auch aus einem erheblichen Eigeninteresse: diese lassen sich besser „verkaufen“ als das Alltägliche der „Straßenverkehrskriminalität“, auch deshalb, weil sich der „Normalbürger“ besser vom „Sexualstraftäter“ abgrenzen kann als vom „Verkehrstäter“. Zur Gruppe letzterer kann er bereits morgen gehören, zur Gruppe ersterer dagegen in aller Regel kaum. Schon das macht es „riskant“, Verkehrstäter in die Ecke der „Kriminellen“ zu stellen. Boulevardzeitungen mit großen Auflagen machen täglich deutlich, was beim Leser „ankommt“ und was ihre Auflagen hoch hält: einfach dargestelltes Spektakuläres, insbesondere „Sex and Crime“, schon seit alters her, wie die ersten Druckzeugnisse, die „Flugschriften“ zeigen (vgl. oben; vgl. Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz 2000, S. 130f.).

Es war der Fall des in Deutschland verurteilten „Autobahnrasers“, der hier wohl erstmals als Verkehrstäter bundesweit größere Medienaufmerksamkeit auf sich zog und das wohl auch nur deshalb, weil mehrere sensationsheischende Umstände zusammenkamen: Der

Täter fuhr ein Auto einer deutschen Nobelmarke, er war Testfahrer und relativ jung, die Opfer waren eine junge Frau mit ihrem Kind. Sicherlich kam hinzu, dass eine inzwischen in der Bevölkerung gewachsene Unruhe über das Verkehrsgeschehen einen solchen schweren Unfall zu einer „Nachricht“ machte (vgl. Brandenstein u. Kury 2005). Die Hilflosigkeit gegenüber schädigendem, vielfach auch straffälligem Verhalten wird gerade im Straßenverkehr, von welchem in unserem Alltag tatsächlich die größte Gefahr ausgeht, heutzutage von der Bevölkerung offenbar sehr viel deutlicher empfunden als es sich in den Medien widerspiegelt. Hinzu kommt eine in den letzten Monaten aufgekommene Diskussion um sekundäre Schädigungen durch den Strassenverkehr, die ebenfalls zu einer Sensibilisierung beitragen dürfte. So berichtete beispielsweise das Erste Deutsche Fernsehen (Monitor) am 17.3.2005, dass nach Schätzungen aufgrund wissenschaftlicher Untersuchungen in Deutschland jährlich 65.000 Menschen an den Folgen von Gesundheitsschäden durch Feinstaub, der wesentlich durch Autoabgase, Abrieb der Bremsscheiben und Reifenabrieb entsteht, sterben. In manchen Städten führten die über den EU-Richtlinien liegenden gemessenen Grenzwerte schon zu teilweisen Fahrverboten, etwa in Italien. Auch in Deutschland wurde die Frage, zumindest vorübergehend, kritisch diskutiert, weil die Medien immer wieder darüber berichteten. Wurde die enorme Motorisierung der Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten vor allem als Fortschritt erlebt, der etwa auch die Autoindustrie gewaltig ankurbelte, werden inzwischen mehr und mehr auch dessen Probleme deutlich. So betrug 1970 die Wohnbevölkerung in der Schweiz 6,2 Mill. Personen, 2004 waren es 7,4 Millionen, was einem Anstieg auf 119% entspricht. Im selben Zeitraum hat der Bestand an Motorfahrzeugen von 2,1 auf 5,1 Millionen zugenommen (243%), die Kilometerleistungen sind von 29 auf rund 60 Milliarden Fahrzeugkilometer gestiegen (207%) (vgl. Bundesamt für Statistik 2005). In Japan, einem hochmotorisierten Land mit einer florierenden Autoindustrie, die weltweit mit and der Spitze liegt, waren Ende 2003 ca. 90 Millionen Motorfahrzeuge in Betrieb, rund

10% mehr als ein Jahrzehnt davor, das entspricht inzwischen 1 Motorfahrzeug auf 1,4 Einwohner (vgl. oben; National Police Agency 2004, S. 45).

In derselben Zeit ist durch technischen Fortschritt bei den Fahrzeugen, bessere Strassenverhältnisse und die Einführung verschiedener administrativer und rechtlicher Massnahmen auch vieles für die Verkehrssicherheit gemacht worden, was zum Rückgang schwerster Verkehrsunfälle beigetragen hat. Erst in den letzten Jahren hat man vor dem Hintergrund der immer mehr zutage tretenden Probleme, die der Strassenverkehr mit sich bringt, begonnen, auch das Sanktionensystem anzupassen. Bei Regelungen des Strassenverkehrs sind auch Interessen der Autoindustrie, die in vielen Ländern, etwa auch in Deutschland, zu den wichtigsten Standortfaktoren zählt, zu berücksichtigen. So hat es Deutschland bisher nicht geschafft, eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen einzuführen, obwohl die Möglichkeit des sehr schnellen Fahrens nur von relativ wenigen Verkehrsteilnehmern genützt wird. Noch vor Jahren galten hier Sprüche wie „Freie Fahrt für freie Bürger“ als chic, inzwischen hat auch hier allmählich ein Umdenken stattgefunden.

Das gesamte Unfallgeschehen darf allerdings auch nicht in seiner Bedeutung als ausgesprochen bedeutsamer wirtschaftlich relevanter Faktor verkannt werden. Jeder Totalschaden erhöht die Absatzchancen der Autoindustrie, jeder Blechschaden bringt Geld in die Kassen der Autowerkstätten - auch das führt zu unterschiedlichen Interessenlagen. Wirtschaftliche Interessen können auch in anderer Richtung eine so nicht vorgesehene Rolle spielen, und zwar bei der Verhängung von Bussgeldern. Verstärkte Verkehrskontrollen können gerade in diesen Tagen „leerer öffentlicher Kassen“ der Kommunen den Verdacht nach sich ziehen, sie würden weniger durchgeführt, um die Menschen zu einem ihrer eigenen Sicherheit dienenden Verhalten anzuhalten, als vielmehr, um eine „Einnahmequelle“ zu erschliessen, welche Haushaltslöcher stopfen soll. Damit geht dann freilich auch die verkehrsspezifische Denkfunktion verloren.

Diesen Bedenken ist zu begegnen (vgl. Lippard 2005). So könnte etwa der „Sünder“ bei der ersten Verfehlung lediglich ermahnt und (namentlich) registriert werden, um erst bei der zweiten Verfehlung mit einem (umso empfindlicheren) Bussgeld belastet zu werden. Das so eingezogene Geld könnte sodann zweckgebunden für Massnahmen der Strassenverkehrssicherheit aufgewendet werden.

Werden persönliche Ängste angesprochen, findet man mit einem Mal das doch vorhandene Bewusstsein für die Gefahren aus dem Verkehr offen gelegt. Es sind dann eben nicht die singulären Fälle (soweit es das Hellfeld betrifft) des mitunter tödlichen sexuellen Missbrauchs von Kindern, welche die Presse nie müde wird, sensationsheischend aufzubereiten, sondern es ist dann der unspektakuläre „langweilige“ Strassenverkehr, der - wie dargelegt begründeterweise - die Ängste schürt. Diese Ängste dürften zusätzlich dadurch genährt werden, dass der Verkehr in seiner Gefährlichkeit kaum kontrollierbar erscheint. Zu dieser Wahrnehmung dürfte aber nicht zuletzt die Politik mit ihrer langen „Zurückhaltung“ in Verkehrsangelegenheiten beigetragen haben.

Auch in Deutschland, allerdings etwas zähflüssiger, macht sich ein allmähliches Umdenken bezüglich der Gefahren aus dem Verkehr bemerkbar, wohl auch vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsdichte weiter erheblich zunehmen wird, sich dadurch die Situation eher noch zuspitzen dürfte. Gefährdungen ergaben sich in den Jahren nach der Grenzöffnung zu den osteuropäischen Ländern auch mehr und mehr daraus, dass die von dort sich auf die deutschen Autobahnen drängenden Fahrzeuge nicht selten nicht die verlangten Sicherheitsvoraussetzungen erfüllen, damit ein besonderes Gefährdungspotential mitbringen, vor allem, wenn es sich um große Transportfahrzeuge handelt. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen etwa hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten in den nächsten zehn Jahren zu halbieren (Pressemitteilung des Innenministeriums vom 19.10.2004). Zum 1. Januar 2006 wurden die Bussgelder für „Drängler“ von 100 Euro auf 150 Euro erhöht. Zudem soll in diesen Fällen ein einmonatiges Fahrverbot verhängt werden. In Fällen von fahrlässigen

Abstandsverstößen wird künftig die Höchststrafe von 150 Euro und einem Monat Fahrverbot auf 250 Euro und einem dreimonatigen Fahrverbot steigen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen 2005a). Daneben gibt es Bestrebungen, der hohen Zahl der Alkoholunfälle, wie sie v. a. in der Gruppe der Fahranfänger zu finden sind, adäquater Rechnung zu tragen. Für alle unter 25-jährigen soll ein Alkoholverbot im Strassenverkehr eingeführt werden (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2005).

Diese Entwicklungen sind durchaus erfreulich, erfordert die Teilnahme am Strassenverkehr doch Wachheit, Besonnenheit und Verantwortungsbewusstsein. In diesem Zusammenhang ist erstaunlich, wie leicht Führerscheine erteilt werden, in Ländern wie der Schweiz oder Deutschland zumindest bisher noch lebenslang (vgl. oben). Schon ein kleinstes abweichendes Verhalten im Strassenverkehr kann fatale Folgen haben. Wie an den Schäden an Leib und Leben sowie an den volkswirtschaftlichen Schäden (vgl. oben sowie Kury u. Brandenstein 2005) abzulesen ist, ist dieser Vertrauensvorschuss in vielen - vielleicht zu vielen - Fällen nicht berechtigt. Nur ganz exemplarisch soll hier erwähnt werden, dass nach unangepasster Geschwindigkeit und Vorfahrtsfehlern als den beiden bedeutsamsten personenbezogenen Unfallursachen in der Hierarchie die Nichteinhaltung des Abstandes, Fehler beim Abbiegen und Alkoholeinfluss folgen. Unter Berücksichtigung der beteiligten Pkw-Fahrer je Altersgruppe lässt sich sagen, dass unangepasste Geschwindigkeit mit fortschreitendem Alter als Unfallursache eine immer geringere Rolle spielt, während es sich mit Vorfahrtsfehlern als Unfallursache umgekehrt verhält (Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle 2003. S. 42; vgl. a. Bundesamt für Statistik 2005).

Das sind nur wenige Fakten, die zudem auch nur ganz allgemeines Verkehrsverhalten bei Unfällen betreffen. Und doch könnte die eindringliche und wiederholte Versorgung der Bevölkerung mit diesen und anderen Informationen dazu verhelfen, in bestimmten Verkehrssituationen ein möglicherweise entscheidendes Quäntchen

besser aufzupassen. Die Stadt Tokyo (Japan) etwa geht so weit, über sog. Kobanstationen (kleine Polizeistationen im innerstädtischen Bereich) mit weithin sichtbaren Digitalanzeigen die Verkehrsteilnehmer über den täglichen Stand der Verkehrsunfälle bzw. Verkehrstoten zu informieren. Dadurch wird Verkehrsteilnehmern immerhin durchweg vor Augen gehalten, in welch gefährlichem Kontext sie sich bewegen, gleichzeitig werden sie ermahnt, rücksichtsvoll zu fahren. Die vom Verkehr ausgehenden Gefahren beeinflussen auch in Deutschland die alltäglichen Ängste der Bevölkerung offensichtlich mehr und mehr, augenscheinlich aber auch in der Schweiz. Das ist nicht zuletzt insofern wenig überraschend, als der Strassenverkehr in den letzten Jahren, wie angeführt, enorm zunahm und nach Berechnungen von Verkehrsexperten auch in Zukunft weiter steigen wird, gerade auch in der Schweiz, als zentralem Transitland (Schmider 2005, S. 2).

Es bleibt zu hoffen, dass die Politik und mit ihr die Öffentlichkeit sich der enormen Bedeutung und Tragweite der Verkehrsdelinquenz stellen und für ihre Verantwortung im Strassenverkehr noch stärker sensibilisiert werden können. Erst wenn dies der Fall ist, wird der Verkehrsdelinquenz der ihr gebührende Rang innerhalb der Gesamtkriminalität eingeräumt werden können.

12. Literaturverzeichnis:

- Aos, S. (2003): Cost and benefits of criminal justice and prevention programs. In: Kury, H.; Obergfell-Fuchs: Crime Prevention - New Approaches, Mainz: WEISSER RING, 2003, S. 413-442.
- Apel, E.; Bushart, C. (2004): Waffenrecht, Band 2: Waffengesetz, 3. Aufl., Stuttgart: W. Kohlhammer
- Barclay, E., Donnermeyer, J. E., Jobes, P. C. (2004): The dark side of Gemeinschaft: Criminality within rural communities. Crime Prevention and Community Safety: An International Journal, 6, 7-22.
- Beckett, K., Sasson, T. (2004): The politics of injustice. Crime and Punishment in America. Thousand Oaks, Calif.: Sage 2004.
- Brandenstein, M.; Kury, H. (2005): Die Verkehrsdelinquenz im Span-

- nungsfeld von Recht, Medien und Verhaltensgewohnheiten. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht [NZV] 05/2005, S. 226-231.
- Brandenstein, M.; Kury, H.* (2006): Wahrnehmung und (Rechts-) Wirklichkeit der Verkehrsdelinquenz. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit [ZVS] 01/2006, S. 7-12.
- Bruderer, C.* (2004) Tatort Familie: sexueller Missbrauch. Ermutigungen, den Betroffenen eine lebenswerte Zukunft zu geben. Schiers: Verlag Urs-Heinz Naegeli.
- Brusten, M.* (1999): Kriminalität und Delinquenz als soziales Problem. In: *Albrecht, G.; Groenemeyer, A.; Stallberg, F. W. (Hrsg.): Handbuch Soziale Probleme*, Opladen/Wiesbaden: Westdeutscher Verlag 1999, S. 507-555.
- Bundesamt für Statistik (Hrsg.)* (2005a): Statistik der Schweiz. Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz. Statistik 2004. Neuchâtel 2005.
- Bundesamt für Statistik (Hrsg.)* (2005b): Medienmitteilung vom 11. Oktober 2005 - Strassenverkehrsdelinquenz: Wirkungen der jüngsten Massnahmen. Neuchâtel 2005.
- Bundesamt für Statistik (Hrsg.)* (2005c): Nachhaltigkeitsindikatoren und Postulate (URL: www.bfs.admin.ch; Download: 30.12.2005)
- Bundeskriminalamt (Hrsg.)* (2003): Polizeiliche Kriminalstatistik - Bundesrepublik Deutschland, Berichtsjahr 2002, Wiesbaden: Bundeskriminalamt 2003.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.)* (2001). Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.)* (2005a): Pressemitteilung vom 21.12.2005 - Tiefensee: Strafen für Drängler verschärft.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.)* (2005): Pressemitteilungen vom 14.10.2005 - Stolpe: Alkoholverbot für Fahranfänger kommt.
- Damrow, M. K.* (2006): Sexueller Kindesmissbrauch. Eine Studie zu Präventionskonzepten, Resilienz und erfolgreicher Intervention.

- Weinheim: Juventa.
- Deutsche Presse Agentur* (2006): Ende des Führerschein-Wirrwarrs. Minister beschließen einheitliche EU-Fahrerlaubnis/Vom Jahr 2012 an auch in Deutschland/Lange Übergangsfristen. *Badische Zeitung* vom 28. März 2006, S. 9.
- Directorate General fir Policies on Cohesive Society, Cabinet Office* (2005): White Paper on Traffic Safety in Japan 2005. Abridged Edition. IATSS - International Association of Traffic and Safety Sciences. Tokyo.
- Economic Commission for Europe* (2005): Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America. Vol. L. New York and Geneva: UNECE.
- Egg, R. (1999a): Legalbewährung und kriminelle Karrieren von Sexualstraftätern. Design und ausgewählte Ergebnisse des KrimZ-Projektes. In: Egg, R. (Hrsg.), *Sexueller Missbrauch von Kindern. Täter und Opfer. Kriminologie und Praxis*. Wiesbaden: Kriminologische Zentralstelle, 45-62.
- Egg, R. (1999b): Zur Rückfälligkeit von Sexualstraftätern: eine empirische Analyse anhand von BZR-Auszügen und Strafakten. *Kriminalistik* 53, 367-373.
- Egg, R. (2004): Rückfalluntersuchungen mit Hilfe von Bundeszentralregistrauszügen - am Beispiel von Sexualstraftätern. In: Heinz, W., Jehle, J.-M. (Hrsg.), *Rückfallforschung*. Wiesbaden: Kriminologische Zentralstelle, 119-130.
- Elz, J. (2001): Legalbewährung und kriminelle Karrieren von Sexualstraftätern: Sexuelle Missbrauchsdelikte. *Kriminologie und Praxis*, Bd. 33, Wiesbaden: Kriminologische Zentralstelle.
- Elz, J. (2002): Legalbewährung und kriminelle Karrieren von Sexualstraftätern: Sexuelle Gewaltdelikte. *Kriminologie und Praxis*, Bd. 34. Wiesbaden: Kriminologische Zentralstelle.
- Günther, M. (2005): „Hier wohnt ein vorbestrafter Sexualstraftäter. In den USA informiert eine Internetseite darüber, wer wegen Sexualdelikten bestraft worden ist und wo er wohnt.“ In: *Badische Zeitung* v. 23. Juli 2005, S. 6.

- Hall, G. C. N.* (1995): Sexual offender recidivism revisited: A meta-analysis of recent treatment studies. *Journal of Consulting and Clinical Psychology* 63, 802-809.
- Hanson, R. K., Bussière, M. T.* (1996). Predictors of sexual offender recidivism: A meta-analysis. Report No. 1996-04. Ottawa: Department of the Solicitor General in Canada.
- Hanson, R. K., Morton-Bourgon, K.* (2004). Predictors of Sexual Recidivism: An updated meta-analysis. Montreal: Public Works and Government Services Canada.
- Harris, A. J. R., Hanson, R. K.* (2004). Sex offender recidivism: A simple question. Montreal: Solicitor General of Canada (www.psepc-sppcc.gc.ca/corrections/publications_e.asp).
- Harten, H.-C.* (1995): Sexualität, Missbrauch, Gewalt. Das Geschlechterverhältnis und die Sexualisierung von Aggressionen. Opladen/Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Hassemer, W.* (2006): „Gefahrenschutz führt tendenziell zur Maßlosigkeit“. Interview mit Winfried Hassemer. In: *Badische Zeitung* v. 25. März 2006, S. 2.
- Hutton, N.* (2005): Beyond populist punitiveness? *Punishment and Society* 7, 243-258.
- Iffland, R.* (1998): Wie zuverlässig ist die Dunkelfeldbestimmung nach dem „Deutschen Roadside Survey?“ *Blutalkohol* 35, 258-274.
- Innenministerium Nordrhein-Westfalen (Hrsg.)* (2004): Pressemitteilung vom 30.9.2004: Ergebnisse der ersten Bürgerbefragung der Polizei in NRW: Menschen fühlen sich sicher - Angst vor Unfällen größer als vor Kriminalität. http://www.im.nrw.de/pe/pm2001/pm2001/news_1262.htm.
- Innenministerium Nordrhein-Westfalen (Hrsg.)* (2006): Pressemitteilung vom 24.3.2006. Düsseldorf.
- Kaiser, G.* (1996): *Kriminologie - Ein Lehrbuch*, 3. Aufl., Heidelberg: C. H. Beck 1996.
- Kantonale Opferhilfestelle* (2005): Informationen zum Opferhilfegesetz - Hilfe für Opfer von Gewalttaten. Zürich: Direktion der Justiz und des Innern des Kantons Zürich.

- Kazenwadel, J. u. Vollrath, J. M.* (1995): Das Dunkelfeld der Trunkenheitsfahrten. In: Krüger, H.-P. (Hrsg.), Das Unfallrisiko unter Alkohol. Stuttgart, Jena: Fischer, 115-124.
- Kelly, L.* (2003): Disabusing the definition of domestic abuse: How women batter men and the role of the feminist state. *Florida State University Law Review* 30, 791-855.
- Kelly, L.* (2005): Die feministische Verzerrung von Gesetzen und Theorien zur häuslichen Gewalt in Amerika. In: Kury, H., Obergfell-Fuchs, J. (Hrsg.), Gewalt in der Familie. Für und Wider den Platzverweis. Freiburg: Lambertus, S. 73-86.
- Kerner, H.-J., Feltes, T.* (1980). Kriminalitätsbild und Öffentlichkeit. Einsichten und Probleme am Beispiel einer Analyse von Tageszeitungen. In: Kury, H. (Hrsg.), Strafvollzug und Öffentlichkeit. Freiburg: Rombach Verlag, 73-112.
- Krüger, H.-P., Kazenwadel, J. u. Vollrath, M.* (1995): Das Unfallrisiko unter Alkoholeinfluss mit besonderer Berücksichtigung risikoe erhöhender Faktoren. In: Krüger, H.-P. (Hrsg.), Das Unfallrisiko unter Alkohol. Stuttgart, Jena: Fischer, 1-113.
- Küper, W.* (1987): Vorsatz und Risiko - Zur Monographic von Wolfgang Frisch. In: Goltdammer's Archiv [GA] 1987, S. 479-509.
- Kury, H.* (2001): Das Dunkelfeld der Kriminalität. Oder: Selektionsmechanismen und andere Verfälschungsstrukturen. *Kriminalistik* 55, 74-84.
- Kury, H., Ferdinand, Th.* (1999): Public Opinion and Punitivity. *Internat. Journal of Law and Psychiatry* 22, 373-392
- Kury, H., Obergfell-Fuchs, J., Smartt, U.* (2002). The evolution of public attitudes to punishment in Western and Eastern Europe. In Roberts, J. V., Hough, M. (Eds.), Changing attitudes to punishment. Public opinion, crime and justice. Cullompton: Willan, 93-114.
- Kury, H., Ferdinand, T. N., Obergfell-Fuchs, J.* (2003). Does severe punishment mean less criminality? *International Criminal Justice Review* 13, 110-148.
- Kury, H., Kania, H., Obergfell-Fuchs, J.* (2004). Worüber sprechen wir, wenn wir über Punitivität sprechen? Versuch einer konzept-

- tionellen und empirischen Begriffsbestimmung. *Kriminologisches Journal* 36, 8. Beiheft, 51-88.
- Kury, H., Obergfell-Fuchs, J.* (2005): Gewalt in der Familie. Für und Wider den Platzverweis. Freiburg: Lambertus.
- Kury, H., Brandenstein, M.* (2005): Zur öffentlichen Wahrnehmung und Diskussion von Kriminalität. In: *Kriminalistik* 11/2005, S. 639-647
- Kury, H., Brandenstein, M.* (2006): Ausmass, Entwicklung, Schadensintensität und strafrechtliche Behandlung der Verkehrs-kriminalität. *Schweizerische Zeitschrift für Kriminologie (SZK)* 5, 25-40.
- Lamnek, S.* (1990): Kriminalberichtserstattung in den Massenmedien als Problem. In: *Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform* 1990 (73), S. 163-177
- Lautmann, R., Klinke, D., Sack, F. (Hrsg.)* (2004): Punitivität. *Kriminologisches Journal* 36 Jahrg., 8. Beiheft.
- Levesque, R. J. R.* (1999): Sexual abuse of children. A human rights perspective. Bloomington: Indiana University Press.
- Lipphard, D.* (2005): „Starenkästen‘ in Deutschland. Zum Forschungsstand und Verbreitungsgrad von ortsfesten Überwachungsanlagen“ in: *ZVS* 4/2005
- Lösel, F., Bliesener, T.* (2003): Aggression und Delinquenz unter Jugendlichen. Untersuchungen von kognitiven und sozialen Bedingungen. München, Neuwied: Luchterhand, BKA-Reihe.
- Marsh, H. L.* (1991): A Comparative Analysis of Crime Coverage in Newspapers in the United States and other Countries from 1960-1989: A Review of the Literature. In: *Journal of Criminal Justice* 19, S. 67-79.
- Meyn, H.* (1974): Massenmedien in der Bundesrepublik Deutschland, Berlin.
- Ministry of Internal Affairs and Communication (ed.):* Historical Statistics of Japan, URL: <http://www.stat.go.jp/english/data/chouki/index.htm> (Download: 29.9.2005)
- National Center for Prosecution of Child Abuse* (2004): Investigation
- 北研 42 (4 • 117) 907

- and Prosecution of child abuse. Thousand Oaks u.a.: Sage.
- National Police Agency* (2004): Police of Japan 2004. Tokyo: International Affairs Division, National Police Agency, Japan.
- Rath, C.*: „Gefahrenschutz führt tendenziell zur Maßlosigkeit“ - Interview mit Winfried Hassemer. In: *Badische Zeitung* v. 25.3.2006, S. 2.
- Research and Training Institute, Ministry of Justice, Japan (Hrsg.)* (2004): White Paper on Crime, 2003. Tokyo.
- Reiner, R.* (1997): Media Made Criminality: The Representation of Crime in the Mass Media. In: Maguire/Morgan/Reiner: *The Oxford Handbook of Criminology*, 2nd ed. Oxford 1997, S. 189-231
- Reuband, K.-H.* (1978): Die Polizeipressestelle als Vermittlungsinstanz zwischen Kriminalitätsgeschehen und Kriminalitätsberichterstattung. In: *Kriminologisches Journal* 3, S. 174-186.
- Reuband, K.-H.* (2000): Kriminalität als Thema ostdeutscher Massenmedien vor und nach der Wende - Eine Analyse Dresdner Tageszeitungen 1988-1994. In: *Kriminologisches Journal*, 32. Jg. 2000, S. 43-55
- Roberts, J. V., Hough, M. J.* (2005): Understanding public attitudes to criminal justice. Maidenhead: Open University Press.
- Schade, F.-D.* (2005): Lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregister steht? Das Verkehrszentralregister als Prädiktor des habituellen Verkehrsriskos. In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit [ZVS]* 01/2005, S. 7-13.
- Schäfers, A.* (2003): Sexueller Missbrauch am Mädchen. Mythos, Wahrheit, Prävention. Hamburg.
- Scheerer, S.* (1978): Die Massenmedien im Prozeß strafrechtlicher Normgenese. In: *Kriminologisches Journal* 3, S. 223 ff.
- Scheufele, B.* (2005): Sexueller Missbrauch - Mediendarstellung und Medienwirkung. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schmider, F.* (2005): Deutsche Straßen sind sicherer geworden. Zahl der Verkehrstoten auf historischem Tiefstand/Große Unterschiede zwischen den Bundesländern. In: *Badische Zeitung* vom 26.2.2005, S. 2.

- Schöch, H.* (1993): Verkehrsdelikte. In *Kaiser/Kerner/Sack/Schellhoss (Hrsg.): Kleines Kriminologisches Wörterbuch.* Heidelberg: C. F. Müller, S. 577-581.
- Schwarzenegger, C.* (2004): Rache, Gerechtigkeit, Abschreckung oder Erziehung? Altes und Neues zur Begründung von Stafeln und Massnahmen. In: *Stapferhaus Lenzburg (Hrsg.): Strafen. Ein Buch zur Strafkultur der Gegenwart,* Baden 2004, S. 19-27.
- Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz (Hrsg.)* (2000): *Ex Bibliotheca Regia Berolinensi. Schöne und seltene Bücher aus der Abteilung Historische Drucke.* Wiesbaden: Dr. Ludwig Reichert Verlag.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.):* Verkehrsunfälle 2003, Fachserie 8/Reihe 7, Wiesbaden 2004
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.):* Verkehrsunfälle 2004, URL: http://destatis.de/themen/d/thm_verkehr.php (Download: 29.9.2005)
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.):* Lange Reihen - Bevölkerung nach Gebietsstand, URL: <http://destatis.de/indicators/d/lrbev03ad.htm> (Download: 29.9.2005)
- Stekl, B.* (2000): Sexueller Kindesmissbrauch. Eine kriminologische Studie. Wien: Verlag Österreich.
- Warr, M.* (2000): Public Perceptions of Crime and Punishment. In: *Criminology. A contemporary Handbook*, 3rd ed. Belmont, S. 15-31
- Yokoyama, M.* (1990): Criminalization against Traffic Offenders in Japanese Criminal Justice System. *Kokugakuin Journal of Law and Politics* 27, 1-27.
- Yoshida, T.* (2001). Der japanische strafrechtliche Schuldbegriff von gestern, heute und morgen - Recht, Schuld, Strafe, Strafzumessung und Wiedergutmachung. In: *Eser, A., Yamanaka, K., (Hrsg.), Einflüsse deutschen Strafrechts auf Polen und Japan.* Freiburg: iuscrim, 225-259.