

Ausmass, Entwicklung, Schadensintensität und strafrechtliche Behandlung der Verkehrskriminalität

Autor(en): **Kury, Helmut / Brandenstein, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Kriminologie = Revue suisse de criminologie = Rivista svizzera di criminologia = Swiss Journal of Criminology**

Band (Jahr): **5 (2006)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1050875>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Helmut Kury, Martin Brandenstein

Ausmass, Entwicklung, Schadensintensität und strafrechtliche Behandlung der Verkehrskriminalität

Zusammenfassung

Es wird der Frage nachgegangen, warum die Verkehrsdelinquenz im Gegensatz zu anderen strafrechtlichen Verfehlungen, insbesondere den Sexualstraftaten – zu Unrecht – in der Politik wie auch in der Öffentlichkeit nach wie vor nur stiefmütterliche Beachtung findet, wenngleich sich langsam eine Änderung bemerkbar macht. 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 mehr und mehr auch als solche empfunden. Die von wirtschaftlichen Prämissen beeinflusste Politik schien allerdings lange Zeit wenig 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.

Schlüsselwörter: Verkehrsdelinquenz – Verkehrsunfälle – Verbrechensfurcht – Medienberichterstattung – Punitivität – volkswirtschaftliche Kosten – Rechtsprechung.

Résumé

Cet article examine pourquoi la délinquance routière, contrairement à d'autres formes d'infractions et en particulier à la délinquance sexuelle, ne suscite à tort qu'une attention publique et politique très discrète, même si les choses commencent lentement à changer. Il y a tout d'abord différents niveaux d'explication, qui influent sur la perception de la délinquance routière et sur sa position particulière dans la politique criminelle. En outre, l'application des normes pénales pour sanctionner les conséquences graves des accidents de la route est problématique. L'intérêt public est centré davantage sur des problèmes spectaculaires, ressentis comme une menace plus importante, que sur les implications «habituelles» des accidents de la circulation. Les milieux politiques, influencés par des facteurs économiques, se sont longtemps montrés peu intéressés à prendre des mesures pour réduire les dangers dans la circulation routière; mais un changement semble avoir lieu depuis peu. Du côté des médias, les faits divers spectaculaires d'infractions sexuelles – qui représentent le mélange idéal de «Sex and Crime» – se vendent bien mieux que la «routine quotidienne» de la délinquance routière.

Mots-clés: délinquance routière – accidents de la route – peur du crime – couverture médiatique – punitivité – coûts publics – jurisprudence.

Summary

This contribution tries to give an answer to the question why traffic delinquency wrongly fails to attract hardly any attention to both policy and public, although recently a gradual change is perceivable. It will be shown that several interdependent explanation levels have to be considered at the same time. Amongst them is the everyday meaning of traffic delinquency, but also its exceptional position within other delinquency fields. Also the application of criminal statutes on culpably caused severe traffic accidents faces considerable problems. However, the public interest focuses rather on issues that seem more spectacular than on «ordinary» causes of traffic accidents. This contrasts with the fact that traffic accidents pose a far bigger threat on the population, which actually corresponds more and more with the public's perception. Policy, however, partly being influenced by economic interests, for a long time did not seem to be keen on prioritizing measures to lower the dangers arising from traffic. Only in the last years a process of rethinking seems to have begun. On the part of the media spectacular individual cases of sex crimes sell better – they offer the optimal mix of «sex and crime» – than the «everyday occurrences» of the traffic delinquency.

Keywords: traffic delinquency – traffic accidents – fear of crime – media coverage – punitivity – total economic cost – jurisdiction.

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. Solche Bezugspunkte nimmt die Öffentlichkeit zur Einschätzung der Schuld eines Täters freilich nicht in Anspruch (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. 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.

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, 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 Pu-

blic 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). 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).

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.

Zweifellos zählt gerade (schwerer) sexueller Kindesmissbrauch zu den abscheulichsten Straftaten mit vielfach schlimmsten, oft lebenslang anhaltenden Folgen für die Opfer. Deshalb muss durch geeignete Massnahmen versucht werden, die Fälle möglichst gering zu halten und den 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 Bagatellbereich bewegen (vgl. zu der Problematik etwa Harten, 1995). Insofern muss auch nachdenk-

lich 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 etwa vor einer Entlassung nach einer Freiheitsstrafe besonders geprüft.

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 «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 in den 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 ausschnittshaft 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 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 Öffent-

lichkeit 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. 224 f.).

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. 209 f.) stellt in seiner Übersicht über die Darstellung von Kriminalität in den Massenmedien fest, dass Information und Fiktion über dieses Thema in allen Medien präsent ist, und zwar seit es Massenmedien gibt. Reuband (2000) untersuchte die Entwicklung der Kriminalberichterstattung 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 zunahm. Zwischen 1988 und 1991 ist die Zahl der Meldungen über Ostdeutschland um 162% gestiegen, die entsprechende Zahl 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).

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 sogenannte «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 Verkehrsunfällen 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 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 der Schweiz 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. Versorgerschaden) 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, «Verkehrssünder» 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 ausgeklammert, 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). 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. *aufrechterhalten* 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 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 Verkehrsdelikte – 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 Verkehrsstrafäter somit auch «keine richtigen

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. Die Entscheidung des Opfers am Verkehr teilzunehmen, führt gleichsam zur De- oder gar Exkulpation des Täters. Denn wer heute noch Opfer 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 «Verkehrsröwdis» ein reichhaltigeres Betätigungsfeld und erleichtert eine eigene Sichtweise, die diesen eine Bagatellisierung ihres Verhaltens erleichtert.

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 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.

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 Hauptdeliktgruppen, wie etwa innerhalb der Gewalt-, Sexual-, Eigentums-, Wirtschafts- und Umweltkriminalität (vgl. diese Einteilung zur kriminologischen Analyse bei Kaiser, 1996, S. IX). Auch das sollte dazu ermutigen, spezifische kriminalpolitische Massnahmen im Verkehrsbe-
reich auf den Weg zu bringen (vgl. a. Kury u. Brandenstein, 2005).

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 nach wie vor unverhältnismässig stark vernachlässigt werden. Ein Blick in die Kriminal- und Verkehrsunfallstatistik der Schweiz, aber vergleichsweise auch anderer westeuropäischer Industrieländer, etwa auch Deutschland, 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 beispielhaft folgende Grafik (Abb. 1) für das Jahr 2004 (vgl. für Deutschland a. Kury u. Brandenstein, 2005):

Mit knapp 57% betrafen deutlich mehr als die Hälfte aller verurteilten Straftaten im Jahre 2004 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. Abb. 2 ist dabei eine genauere Aufschlüsselung der eben angegebenen 52 029 Verstöße gegen das SVG zu entnehmen:

Diese Aufstellung gibt allerdings noch keinen Aufschluss über die Bedeutung der Verstöße gegen das Strassenverkehrsgesetz für jene Delikte, die sich auf Verletzungen der wichtigsten Rechtsgüter – Leib (Art. 125 StGB) und

Abbildung 1:

Verurteilte Straftaten in der Schweiz im Jahre 2004, mit und ohne Verstoß gegen das Strassenverkehrsgesetz; nach Bundesamt für Statistik (Hrsg.), Strafurteilsstatistik 2004.

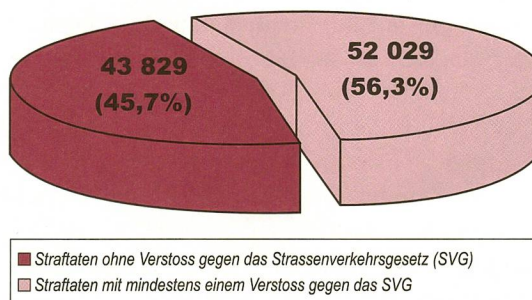
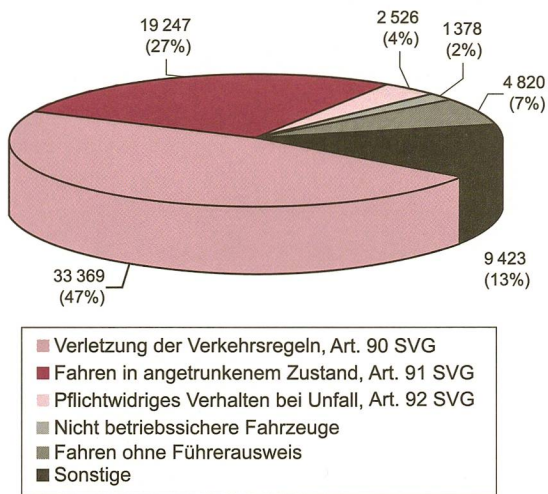


Abbildung 2:

Verurteilungen nach Straftaten des Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 2004; nach Bundesamt für Statistik (Hrsg.), Strafurteilsstatistik 2004.



Leben (Art. 117 StGB) – beziehen. Dies wird jedoch deutlich, wenn man den Anteil der Verkehrsverstöße an den eben genannten Tatbeständen betrachtet.

Jede dritte aller verurteilten fahrlässigen Tötungen hängt mit einem Verstoß im Strassenverkehr zusammen (Abb. 3). Sogar noch deutlicher fällt das Verhältnis für die Fälle der fahrlässigen Körperverletzungen aus (Abb. 4).

5. Zahlen zur Verkehrsdelinquenz im internationalen Vergleich

Vergleichbare Veränderungen in den letzten Jahrzehnten hinsichtlich Verkehrsunfällen und Verkehrskriminalität zeigen sich auch in anderen Ländern.

Standardisiert man die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten nach Opfern pro 100 000 der jeweiligen Bevölkerung (vgl. Internet-Seite der WHO: http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/InformationSources/Data/20050117_3), zeigt sich für alle westeuropäischen Länder ein insgesamt vergleichbares Bild, wie sich der fol-

genden Abbildung als Zeitreihe entnehmen lässt (vgl. Abb. 5).

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 gesunken sind, so dass dieses Land inzwischen im unteren Drittel rangiert. In absoluten Zahlen ausgedrückt betrug die Zahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten in der Schweiz im Jahre 2004: 922. Der vorläufige Tiefststand lag in der Schweiz bei 908 tödlichen Unfällen im Jahre 2002 (Bundesamt für Statistik, 2005c). Deutschland bewegt sich hier im mittleren Bereich, während etwa Spanien relativ viele Todesopfer im Strassenverkehr zu verzeichnen hat.

Selbst in Ländern mit unterschiedlichen kulturellen Bedingungen, aber vergleichsweise hoher Verkehrsdichte, wie etwa in Japan, lässt sich eine ganz ähnliche Entwicklung verfolgen (vgl. hierzu ausführlich Brandenstein u. Kury, 2006).

Wie an anderer Stelle (Kury u. Brandenstein, 2005) ausgeführt, dürfte der Rückgang der Verletztenzahl, 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. 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 als auf anderen Strassen. In dünn

Abbildung 3 und 4:

Verurteilte fahrlässige Tötungen (Abb. 3) und fahrlässige Körperverletzungen (Abb. 4) in der Schweiz im Jahre 2004, mit und ohne Verstoß gegen das Strassenverkehrsgesetz; nach Bundesamt für Statistik (Hrsg.), Strafurteilsstatistik 2004.

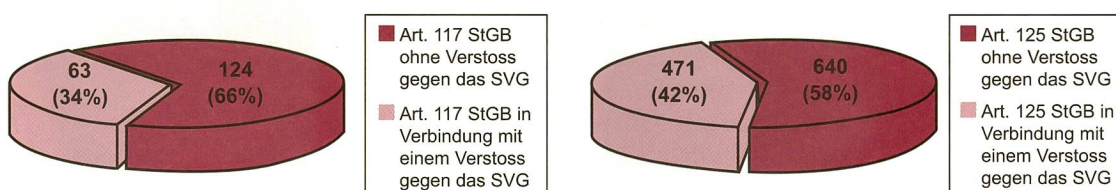
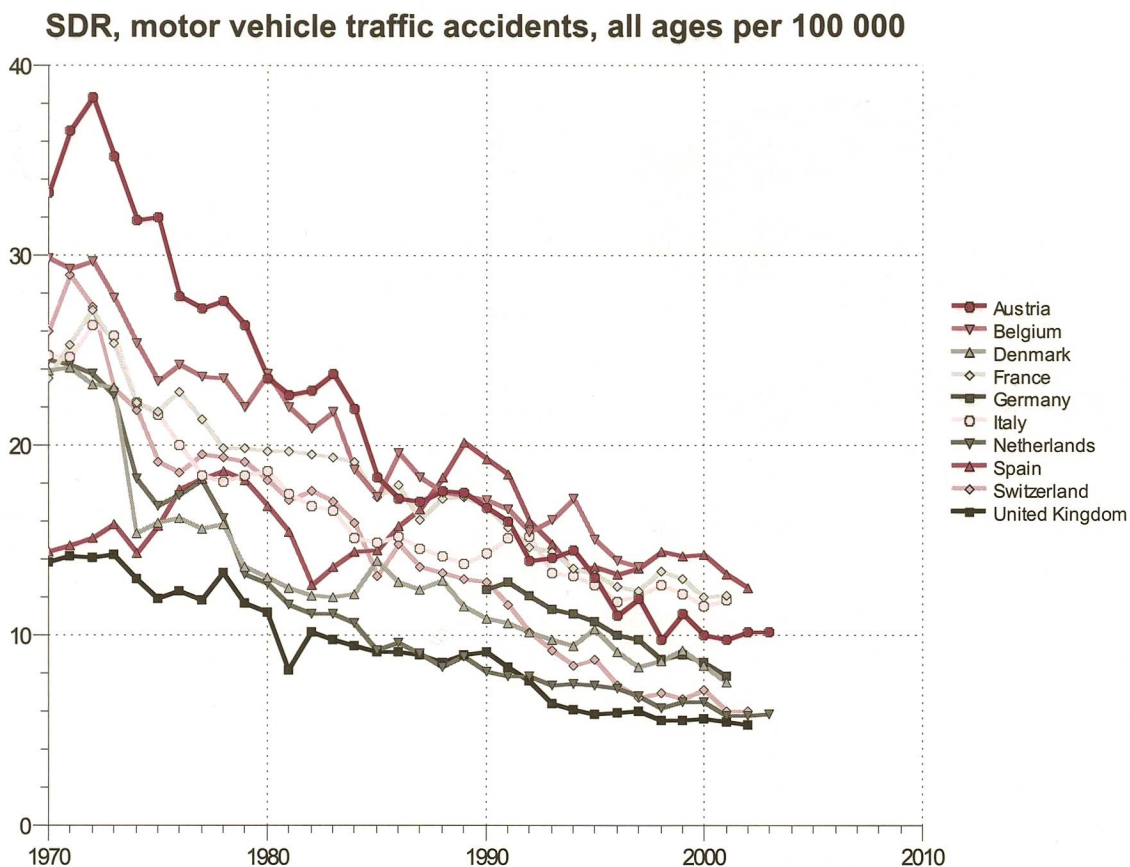


Abbildung 5:

Standardisierte Todesrate (Standardized Death Rate) bei Verkehrsunfällen je 100 000 der jeweiligen Bevölkerung (WHO: <http://www.euro.who.int/HFADB>).



besiedelten Regionen ist nach Schmider (2005) ferner das Risiko, einen tödlichen Verkehrsunfall zu erleiden, höher als in Stadtstaaten. Auch ein deutscher Vergleich der Strassenverkehrsunfälle mit anderen Unfallkategorien (Arbeits-/Schulunfall, Häuslicher Unfall, Sport-/Spielunfall, Sonstiger Unfall) macht die Bedeutung der Verkehrsunfälle deutlich.

Stirbt man in Deutschland durch einen Unfall, so am wahrscheinlichsten durch einen Verkehrsunfall, was für die Schweiz 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. 6).

Vergleicht man die Zahl der im deutschen Strassenverkehr Verletzten mit derjenigen der Körperverletzungen durch Straftaten (Abb. 7), 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).

Abbildung 6:

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.

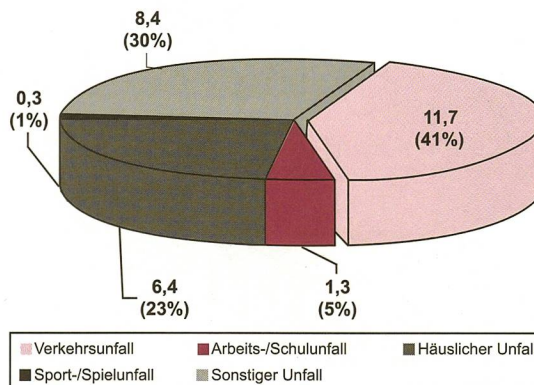
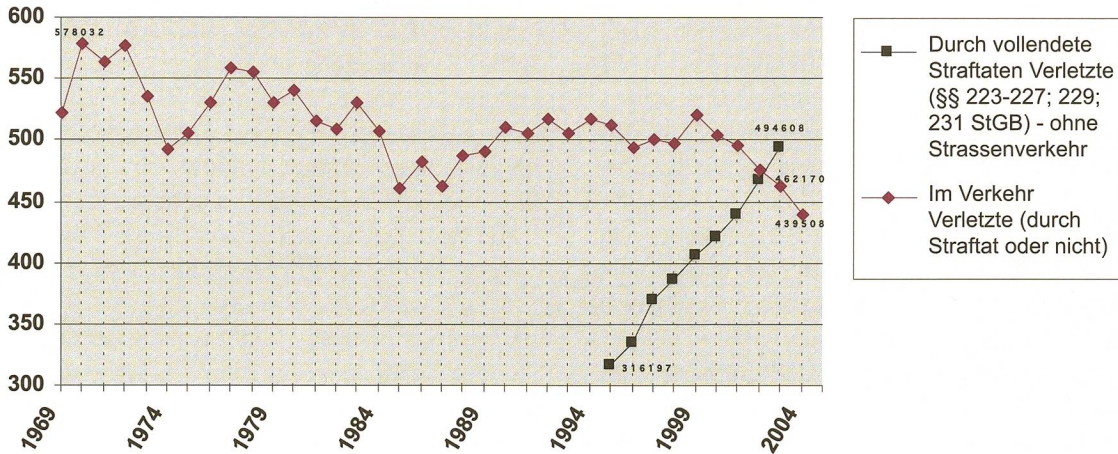


Abbildung 7:

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.



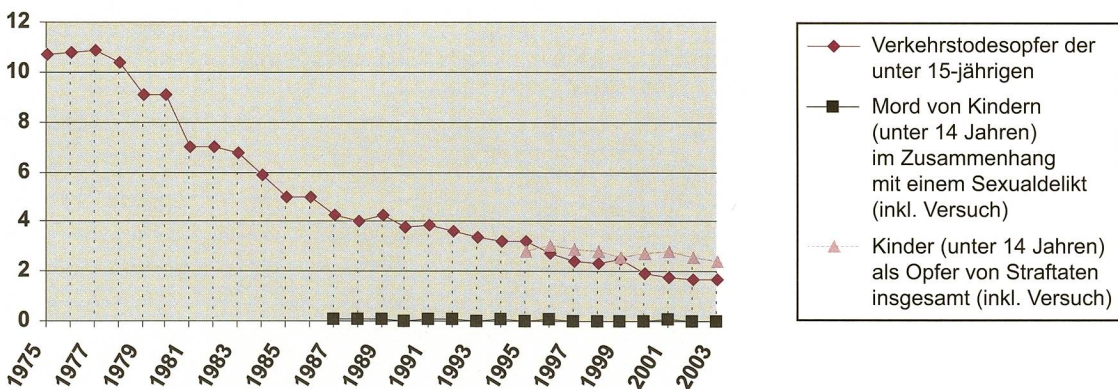
Wie sich an den in diesem Abschnitt dargestellten Zahlen, auch jenen im internationalen Vergleich, zeigt, sind die Entwicklungen hinsichtlich der Verkehrsdelinquenz an sich gar nicht beunruhigend. Betrachtet man allerdings den Anteil der vom Verkehr ausgehenden Schäden kann das nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Verkehrsdelinquenz noch immer längst nicht die Aufmerksamkeit erhält, die sie verdient hätte. Das hat v. a. auch damit zu tun, dass das Verkehrsunfallgeschehen sich nur schlecht in den Medien verkaufen lässt.

6. 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 (sexuellem) Kindesmissbrauch. Wurden im Jahre 2003 in Deutschland 208 Kinder im Strassenverkehr getötet (1999: 316; 2000: 240; 2001: 231; 2002: 216; Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle 2003, Fachserie 8/Reihe 7, S. 39), waren «nur»

Abbildung 8:

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. 1 f.; 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. 12 f.; aufgrund einer Änderung des Erfassungssystems sind die Zahlen für die Jahre vor 1995 nicht vergleichbar; die Zahlen für 2004 lagen noch nicht vor.



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. 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. 8 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 Kindermissbrauchs (mit Todesfolge) als solche immer deutlicher problematisiert werden – sei es in der Öffentlichkeit, in den Medien oder auch in der Politik.

7. 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 materielle Schäden gerade aus Verkehrsunfällen resultieren. Da Kostenberechnungen hinsichtlich schwerer Verkehrsunfälle bzw. Verkehrskriminalität ausgesprochen schwer durchzuführen sind, können die Aufwendungen nur grob geschätzt werden (vgl. etwa AOS, 2003). Auch diese Schätzungen deuten eindeutig darauf hin, dass der volkswirtschaftliche Schaden durch Verkehrsunfälle als sehr hoch einzuschätzen ist. Aufgrund der rückläufigen

Abbildung 9:

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.

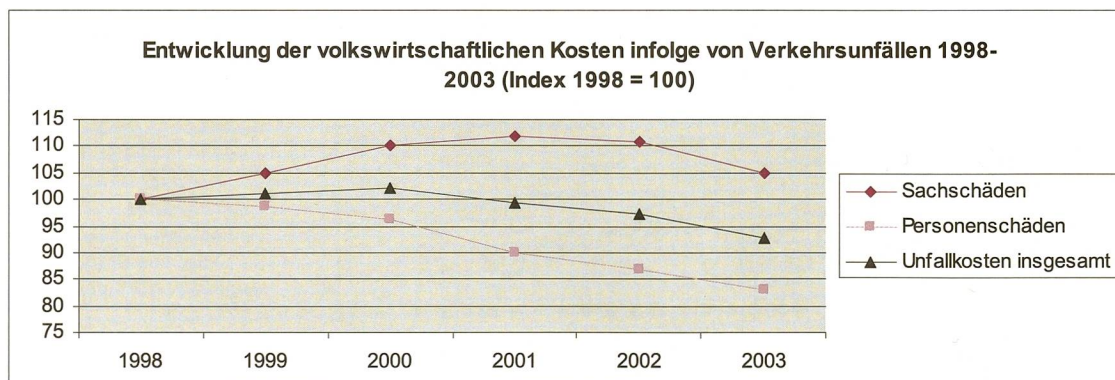
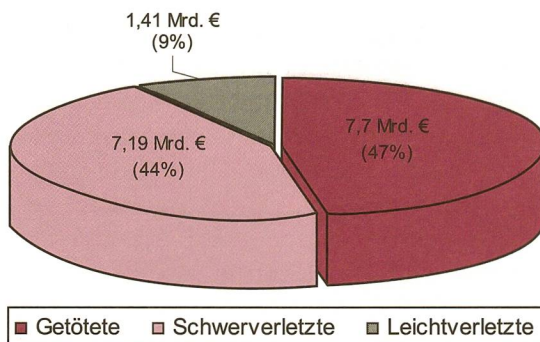


Abbildung 10:

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.



Entwicklung der schweren Verkehrsunfälle (vgl. oben), sinken in den letzten Jahren nahe-liegenderweise auch die entsprechenden Unfallkosten, sowohl für Personen- als auch Sachschäden. Das lässt sich für Deutschland Abb. 9 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 betragen nach Ermittlungen der Bundesanstalt für Strassenwesen 2003 hinsichtlich Sachschäden ca. 15,88 Mrd. EUR (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. 10).

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).

Tabelle 1:

Personenschadenkosten je verunglückte Person im deutschen Strassenverkehr 2003, nach Statistiken übermittelt von der Bundesanstalt für Strassenwesen am 18.3.2005.

Getötete	€ 1164'119
Schwerverletzte	€ 83'972
Leichtverletzte	€ 3'755

Für jeden Getöteten wird somit 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 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).

8. 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 wol-

len. 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. 11 graphisch dargestellt sind.

Unter spezialpräventiven Gesichtspunkten betrachtet vermag jedoch die Tatsache, dass es sich ja «nur» um fahrlässige Taten handelt, keineswegs zu beruhigen. Denn – wie Küper (1987, S. 501) in einer Rezension zu dem Standardwerk zur Abgrenzung von Vorsatz und Fahrlässigkeit von W. Frisch ausführt – «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.

Dass es hingegen keineswegs selbstverständlich sein muss, tödliche Verkehrsunfälle stets nur unter die Kategorie der «fahrlässigen Tötung» zu subsumieren, 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 fuhren. Einer der beiden verlor 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).

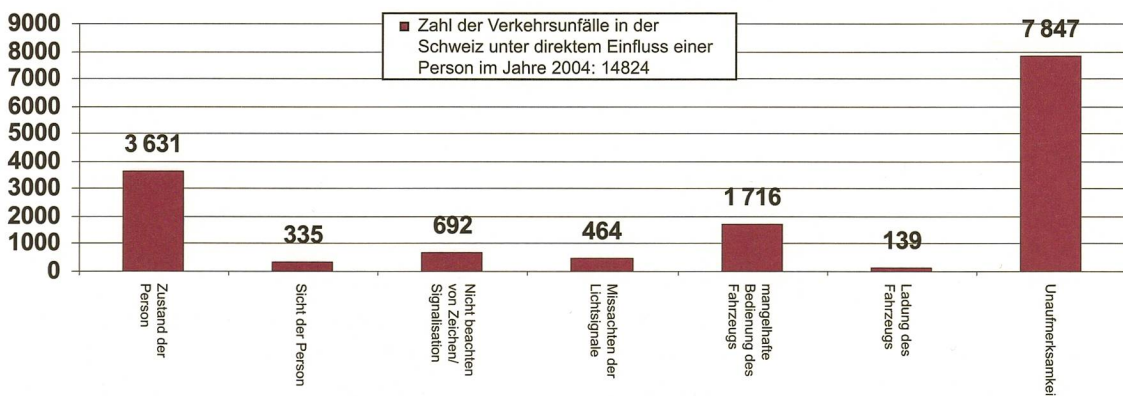
Am 26. April 2004 hat das Schweizer Bundesgericht ein Urteil der Luzerner Justiz bestätigt, nach welchem beide Autofahrer geradezu sensationellerweise *nicht* für fahrlässige, sondern wegen (eventual)vorsätzlicher Tötung(en) verurteilt wurden. Entsprechend erkannte das Schweizer Bundesgericht auf ein 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 Bewertung 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.

9. 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

Abbildung 11:

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



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. 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». Boulevardzeitungen mit grossen Auflagen machen täglich deutlich, was beim Leser «ankommt» und was ihre Auflagen hoch hält: einfach dargestelltes Spektakuläres, insbesondere «Sex and Crime».

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, 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 und Reifenabrieb entsteht, sterben. In manchen Städten führten die über den EU-Richtlinien liegenden gemessenen Grenzwerte schon zu teilweisen Fahrverboten, etwa in Italien. Wurde die enorme Motorisierung der Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten vor allem als Fortschritt erlebt, der etwa auch die Autoindustrie 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 **M o t o r f a h r z e u g e n** 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 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 Sanktionsystem 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 Sprüche wie «Freie Fahrt für freie Bürger» als chic, inzwischen hat auch hier 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. 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. 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. Erst jüngst konnte das Schweizer Bundesamt für Statistik Erfolgsmeldungen über die Wirkungen von im Januar 2005 in Kraft getretenen Massnahmen, wie z.B. die Senkung der gesetzlichen Blutalkohollimite und anlassfreie Atemalkoholkontrollen melden. Diese hätten Auswirkungen auf das Verhalten der Motorfahrzeuglenkenden gezeigt: Die Zahl der schweren Strassenverkehrsunfälle sei stark zurückgegangen (–12%), v. a. die der Unfälle unter mutmasslichem Alkoholeinfluss (–26%), gleichzeitig sei auch eine Abnahme der Zahl der Unfälle mit überhöhter Geschwindigkeit als mutmasslicher Unfallursache zu beobachten gewesen (–10%) (Bundesamt für Statistik, 2005b). «Neben der breiten öffentlichen Diskussion und den Informationskampagnen in den Medien dürften auch die intensiveren Polizeikontrollen das Verhalten beeinflusst haben» (Bundesamt für Statistik, 2005b, S. 1). Mit Hilfe eines Indikatorensystems soll auch die langfristige Wirksamkeit dieser Massnahmen überprüft werden.

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. 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 Mo-

nat Fahrverbot auf 250 Euro und einem dreimonatigen Fahrverbot steigen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Entwicklung, 2005). 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 welchem gefährlichem Kontext sie sich bewegen. 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.

Literatur

- Aos S., Cost and benefits of criminal justice and prevention programs, in: Kury H., Obergfell-Fuchs J., *Crime Prevention – New Approaches*, Weisser Ring, Mainz, 2003, 413–442.
- Apel E., Bushart C., *Waffenrecht*, Band 2: Waffengesetz, 3. Aufl., W. Kohlhammer, Stuttgart, 2004.
- Barclay E., Donnermeyer J.E., Jobes P.C., The dark side of Gemeinschaft: Criminality within rural communities, *Crime Prevention and Community Safety: An International Journal*, 2004, 6, 7–22.
- Beckett K., Sasson T., *The politics of injustice. Crime and Punishment in America.*, Sage, Thousand Oaks, CA, 2004.
- Brandenstein M., Kury H., Die Verkehrsdelinquenz im Spannungsfeld von Recht, Medien und Verhaltensgewohnheiten, *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht [NZV]*, 05/2005, 226–231.
- Brandenstein M., Kury H., Wahrnehmung und (Rechts-) Wirklichkeit der Verkehrsdelinquenz, *Zeitschrift für Verkehrssicherheit [ZVS]*, 01/2006, 7–12.
- Brusten M., Kriminalität und Delinquenz als soziales Problem, in: Albrecht G., Groenemeyer A., Stallberg F.W. (Hrsg.), *Handbuch Soziale Probleme*, Westdeutscher Verlag, Opladen/Wiesbaden, 1999, 507–555.
- Bundesamt für Statistik (Hrsg.), *Statistik der Schweiz. Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz. Statistik 2004*, Neuchâtel, 2005 (zit. Bundesamt für Statistik, 2005a).
- Bundesamt für Statistik (Hrsg.), *Medienmitteilung vom 11. Oktober 2005 – Strassenverkehrsdelinquenz: Wirkungen der jüngsten Massnahmen*, Neuchâtel, 2005 (zit. Bundesamt für Statistik, 2005b).
- Bundesamt für Statistik (Hrsg.), *Nachhaltigkeitsindikatoren und Postulate* (www.bfs.admin.ch; Download:

- 30.12.2005), (zit. Bundesamt für Statistik, 2005c).
- Bundeskriminalamt (Hrsg.), *Polizeiliche Kriminalstatistik, Berichtsjahr 2002*, Bundeskriminalamt, Wiesbaden, 2003.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Entwicklung (Hrsg.), *Pressemitteilung vom 21.12.2005 – Tiefensee: Strafen für Drängler verschärft*, 2005.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) *Pressemitteilungen vom 14.10.2005 – Stolpe: Alkoholverbot für Fahranfänger kommt*, 2005.
- Günther M., «Hier wohnt ein vorbestrafter Sexualstraftäter. In den USA informiert eine Internetseite darüber, wer wegen Sexualdelikten bestraft worden ist und wo er wohnt.», *Badische Zeitung*, 23. Juli 2005, 6.
- Harten H.-C., *Sexualität, Missbrauch, Gewalt. Das Geschlechterverhältnis und die Sexualisierung von Aggressionen*, Westdeutscher Verlag, Opladen/Wiesbaden, 1995.
- Hutton N., Beyond populist punitiveness?, *Punishment and Society*, 2005, 7, 243–258.
- Innenministerium Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), *Pressemitteilung vom 30.9.2004: Ergebnisse der ersten Bürgerbefragung der Polizei in NRW: Menschen fühlen sich sicher – Angst vor Unfällen grösser als vor Kriminalität*, 2004 (http://www.im.nrw.de/pe/pm2001/pm2001/news_1262.htm).
- Kaiser G., *Kriminologie – Ein Lehrbuch*, 3. Aufl., C. H. Beck, Heidelberg, 1996.
- Kelly L., 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*, Lambertus, Freiburg, 2005, 73–86.
- Küper W., Vorsatz und Risiko – Zur Monographie von Wolfgang Frisch, *Goltdammer's Archiv [GA]*, 1987, 479–509.
- Kury H., Brandenstein M., Zur öffentlichen Wahrnehmung und Diskussion von Kriminalität, *Kriminalistik*, 11/2005, 639–647.
- Lautmann R., Klinke D., Sack F. (Hrsg.), Punitivität, *Kriminologisches Journal*, 36 Jahrg., 2004, 8. Beiheft.
- Roberts J.V., Hough M.J. (2005), *Understanding public attitudes to criminal justice*, Open University Press, Maidenhead, 2005.
- Schade F.-D., Lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregister steht? Das Verkehrszentralregister als Prädiktor des habituellen Verkehrsrisikos, *Zeitschrift für Verkehrssicherheit [ZVS]*, 01/2005, 7–13.
- Schmider F., Deutsche Strassen sind sicherer geworden. Zahl der Verkehrstoten auf historischem Tiefstand/ Grosse Unterschiede zwischen den Bundesländern, *Badische Zeitung*, 26.2.2005, 2.
- Schwarzenegger C., Rache, Gerechtigkeit, Abschreckung oder Erziehung? Altes und Neues zur Begründung von Strafen und Massnahmen, in: Stapferhaus Lenzburg (Hrsg.), *Strafen. Ein Buch zur Strafkultur der Gegenwart*, Baden 2004, 19–27.

**Helmut KURY und
Martin BRANDENSTEIN**

*Max-Planck-Institut für ausländisches
und internationales Strafrecht
Forschungsgruppe Kriminologie
Guentherstalstrasse 73
D – 79100 Freiburg im Breisgau
h.kury@mpicc.de
m.brandenstein@mpicc.de*