

タイトル	Internationales Ausmaß und Bedeutung der Verkehrsdelinquenz (2)
著者	KURY, Helmut; BRANDENSTEIN, Martin; YOSHIDA, Toshio
引用	北海学園大学法学研究, 42(3): 790-773
発行日	2006-12-31

Internationales Ausmaß und Bedeutung der Verkehrsdelinquenz (2)

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)

6. Zur Situation in Japan

Auch in Japan, einem Land mit deutlich anderen kulturellen Bedingungen, das aber ebenso wie westeuropäische Länder einen hohen Industrialisierungsgrad aufweist und ebenfalls eine hohe Verkehrsdichte zeigt, lässt sich weitgehend dieselbe Entwicklung zeigen (vgl. hierzu auch Brandenstein u. Kury 2006). Japan ist ein hoch entwickeltes Industrieland, in welchem die Autoproduktion wie in Deutschland einen wichtigen Industriefaktor darstellt. So zeigt eine in Japan Ende 2004 durchgeführte repräsentative Umfrage bei 2.105 Personen ab dem 16. Lebensjahr („Traffic Safety Awareness Survey“, vgl. a. unten), dass nach eigenen Angaben immerhin 2,9% täglich 8 Stunden oder mehr Zeit im Straßenverkehr zubringen, 5,5% zwischen 5 und 8 Stunden, 4,1% zwischen 4 und 5 Stunden, 9,0% zwischen 3 und 4 Stunden, 19,2% zwischen 2 und 3 Stunden und 36,2% zwischen einer und 2 Stunden. Lediglich 21,8% verbringen weniger als eine Stunde täglich im Verkehr (vgl. Directorate General 2005, S. 15).

Im Gegensatz zu Deutschland oder anderen westlichen Industrieländern hat jedoch Japan eine erheblich niedrigere allgemeine Kriminalitätsbelastung. Wurden in Deutschland etwa 2002 6.507.394 Straftaten von der Polizei registriert (Bundeskriminalamt 2003, S. 25), waren es in Japan lediglich 2.854.061. Hierbei sind fahrlässige Körperverletzungen und Tötungen im Geschäftsbetrieb, hauptsächlich im Straßenverkehr, ausgenommen. Alle registrierten Straftaten belaufen sich auf insgesamt 3.693.928 (Research and Training Institute 2003, S. 3). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Japan eine etwa 1,5fach höhere Bevölkerungszahl hat. Lebten 2002 in Deutschland 82.536.700 Einwohner (Statistisches Bundesamt 2005), waren es in Japan 127.435.000 (Ministry of Internal Affairs and Communication 2005). Daraus errechnet sich für 2002 eine Kriminalitätsbelastungsziffer pro 100.000 Einwohner in Deutschland von 7.893 (Bundeskriminalamt 2003, S. 25) und für Japan von 2.240. Berücksichtigt man alle registrierten Straftaten zusammen, ergibt sich eine Ziffer von 2.899 (Research and Training Institute, S. 3).

Vor diesem Hintergrund erwartet man, dass auch die Zahl der Verkehrsunfälle bzw. Verkehrstoten in Japan niedriger ist, was die statistischen Zahlen bestätigen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Japan im hohen Maße motorisiert ist. Bis Ende 2003 waren in Japan ca. 90 Millionen Motorfahrzeuge (Autos einschließlich Mopeds und kleine Spezialfahrzeuge) in Betrieb, das sind rund 10% mehr als ein Jahrzehnt davor. Damit kommt inzwischen ein Motorfahrzeug auf 1,4 Einwohner (National Police Agency 2004, S. 45). Dabei ist zu beachten, dass in Japan die Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg, wie auch in anderen Industrieländern, rasch enorm gestiegen ist. Gab es nach Yokoyama (1990, S. 3) 1945 nicht mehr als 144 registrierte Kraftfahrzeuge, waren es 1955, also 10 Jahre später, bereits 1.464, 1965 schon 7.897, 1975 28.934 und 1985 48.268. Die Rate der Verkehrsunfälle (jeweils bezogen auf 1.000 registrierte Fahrzeuge) fiel von 60,5 (1945) auf 11,5 (1985), die Raten der Verkehrstoten von 23,4 (1945) auf 0,2 (1985). Erst Ende der 1950er Jahre begann die Polizei in Japan den Straßenverkehr systematisch zu regeln. In den

drei Jahren nach 1959 wurden 4.000 neue Verkehrspolizisten für die Verkehrspolizisten eingestellt, da inzwischen die Regulierung des Straßenverkehrs zu einer wichtigen Aufgabe geworden ist. 1962 gründete die National Police Agency eine spezielle Verkehrsabteilung, in den Jahren darauf geschah dasselbe in den einzelnen Präfekturen des Landes. 1965 wurde ein grundsätzliches System der polizeilichen Verkehrskontrolle eingeführt.

Mit den wachsenden Verkehrsproblemen im Lande wurden auch zunehmend Verkehrsverstöße kriminalisiert. 1970 wurde landesweit eine spezielle Ausbildung für Führerscheinbewerber, für Fußgänger und für Verkehrssünder eingeführt. Das Straßenverkehrsrecht von 1970 führte Sanktionen für Alkohol im Verkehr ein. In den 20 Jahren von 1965 bis 1985 gab es in Japan einen „drastic change in the traffic regulation by the police. On the one hand, serious offences such as drinking without a license and drunken driving decreased. On the other hand, trivial offenses such as failing to carry a license card, neglecting a sign for prohibition or limitation of traffic, and illegal parking, increased over four times. Therefore, the police might bring the netwidening in such a way that they regulated minor offenses more widely in a situation of the decrease of serious offenses“ (Yokoyama 1990, S. 8). Die deutlich ansteigenden Verkehrsprobleme zwangen auch in anderen westlichen Industrieländern zu Verschärfungen der Straßenverkehrsregeln.

Wurden in Japan 2002 936.721 Verkehrsunfälle (Research and Training Institute, S. 28) registriert (2004: 952.191), waren es in Deutschland 2.289.474 (Statistisches Bundesamt 2004). Rechnet man die jeweilige Bevölkerungszahl heraus, so ergibt sich für Deutschland eine mehr als 3,5fach höhere Verkehrsunfallzahl. Die Zahl der Verkehrstoten lag 2002 in Japan bei 8.326 (Research and Training Institute, S. 28; 2004: 7.358) und in Deutschland bei 6.842 (Statistisches Bundesamt 2004). Unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl gab es somit in Deutschland ein gutes Viertel (26,9%) mehr Verkehrsunfalltote als in Japan zu beklagen. Hierbei muss allerdings berücksichtigt werden, dass in Deutschland ein im Straßenverkehr

schwer Verletzter dann als Verkehrstoter gezählt wird, wenn er innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt, in Japan liegt diese Frist bei 24 Stunden. Das bedeutet, dass die Zahl der Verkehrstoten in Japan auch aufgrund der unterschiedlichen Zählweise niedriger liegt; wie hoch der Einfluss dieser unterschiedlichen Definition von Verkehrstoten ist, kann an Hand des japanischen „White Paper on Crime“ etwa aus dem Jahre 2003 (S. 494) insofern festgestellt werden, als seit 1993 auch die Zahlen der Verkehrstoten innerhalb von 30 Tagen mitgeteilt werden. Abbildung 15 stellt die unterschiedlichen Zahlen dar. Daraus geht hervor, dass die Unterschiede zwischen den beiden Zählmethoden in den letzten zehn Jahren kleiner geworden sind. Starben 1993 noch 21% der Verletzten im Zeitraum von 24 Stunden bis 30 Tage nach dem Unfall aufgrund von schweren Verkehrsunfällen, waren es 2002 nur noch 15%. 2004 starben 8.492 Verkehrsunfallopfer innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall, davon 7.358 innerhalb 24 Stunden nach dem Ereignis, damit 13,3% danach, also innerhalb von 24 Stunden bis 30 Tage nach dem Unfall. Diese positive Entwicklung dürfte vor allem auf die Verbesserung des Rettungswesens und der Unfallmedizin zurückzuführen sein.

Die Japanische Straßenverkehrsstatistik teilt seit 1970 ergänzend die aufgrund eines Verkehrsunfalls auch innerhalb eines Jahres nach dem Ereignis Getöteten mit (vgl. Research and Training Institute 2004, S. 494: „Persons killed by Welfare Statistics“). Hieraus geht hervor, dass ein erheblicher Teil der im Straßenverkehr schwer Verletzten erst innerhalb eines Jahres an den Unfallfolgen stirbt, was in aller Regel übersehen wird. Das weist auch auf das erhebliche Leid von Opfern und Angehörigen während dieser Zeit hin. So starben in Japan 1970 innerhalb 24 Stunden nach dem Unfall 16.765 Opfer, innerhalb eines Jahres nach dem Ereignis allerdings 21.535. Das bedeutet, dass in diesem Jahr immerhin zusätzlich 4.770 Unfallopfer verstorben sind, das sind zusätzliche 28%, also mehr als ein Viertel. Bezogen auf das Jahr 1993, ab dem in der Statistik erstmals die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall Verstorbenen zusätzlich ausgewiesen werden, zeigt sich folgendes Bild: 10.942 Personen star-

ben innerhalb von 24 Stunden nach einem tödlichen Unfall, 13.269 starben innerhalb von 30 Tagen und 14.168 verstarben innerhalb eines Jahres. Das bedeutet, dass, bezogen auf die innerhalb eines Tages nach dem Unfall Verstorbenen, sich die Zahl der Unfalltoten nach 30 Tagen auf 121% und nach einem Jahr auf immerhin 129% erhöht. Bezogen auf das Jahr 2003, für das die neuesten Zahlen zur Verfügung stehen (in Klammern die Werte für 2001), bedeutet das, dass nach 24 Stunden 7.702 (8.747) Personen an den Folgen eines Verkehrsunfalles starben, nach 30 Tagen waren es 8.877 (10.060) (115% für beide Jahrgänge) und nach einem Jahr immerhin 10.645 (12.134) (138%; 139% bezogen auf 2001). Das deutet auch darauf hin, dass die Todesrate nach 24 Stunden bzw. 30 Tagen das Problem tödlicher Verkehrsunfälle eher verschleiern, da offensichtlich ein großer Anteil der Opfer zunächst gerettet wird, um den schweren Schädigungen dann allerdings später, d. h. innerhalb eines Jahres nach dem Unfall,

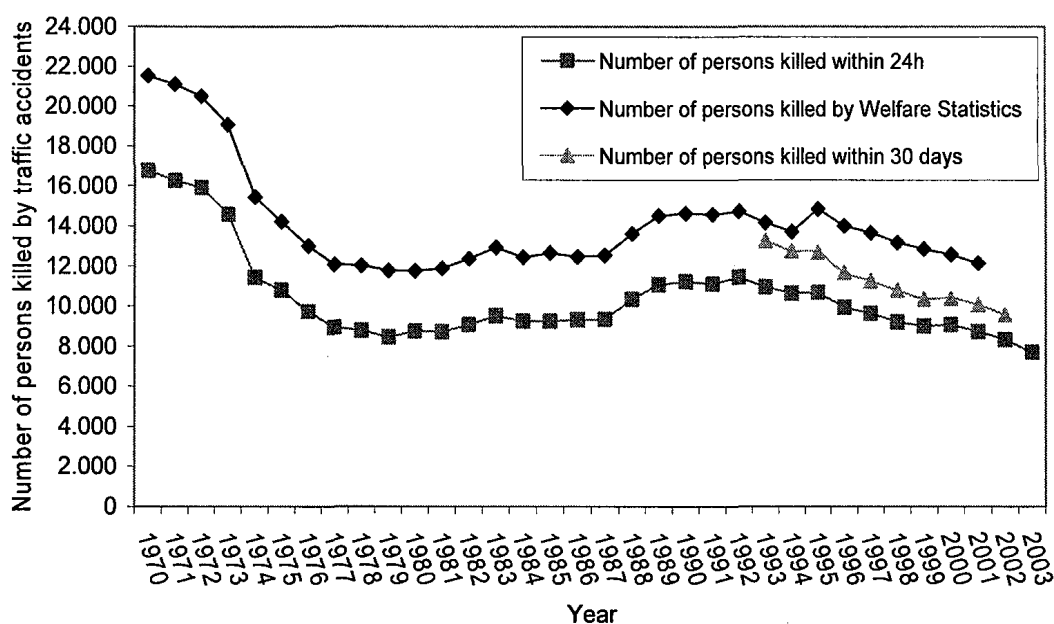


Abb. 15: Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen, gestorben innerhalb 24 Stunden, innerhalb 30 Tage und im Straßenverkehr getötete Personen laut Welfare Statistics. „Welfare Statistics“ bezieht sich auf Menschen, die durch einen Verkehrsunfall innerhalb des jeweiligen Jahres getötet wurden, ausgenommen diejenigen, die über ein Jahr nach dem Unfall oder an verkehrsfremden Fernwirkungen starben. Nach Research and Training Institute, Ministry of Justice, Japan (Hrsg.) (2004): White Paper on Crime, 2003. Tokyo. S. 494

doch noch zu erliegen (vgl. Abb. 15).

Während die Zahl der Verkehrstoten (innerhalb von 24 Stunden nach dem Unfall) in Japan in den letzten 10 Jahren deutlich zurückgegangen ist, ist die Zahl der Verletzten dagegen deutlich gestiegen, die Zahl der Schwerverletzten, die in der Statistik erst ab 1976 getrennt ausgewiesen wird, liegt insgesamt deutlich darunter, zeigt allerdings seit 1976 ebenfalls einen deutlichen Anstieg. Kamen 1976 auf 100.000 der Bevölkerung noch 49,9 im Straßenverkehr schwer Verletzte (Verletzte insgesamt: 542,9), waren es 1989, dem Jahr des Höchstwertes, 65,7 (Verletzte insgesamt: 661,4). Ab dann zeigte sich bis heute ein leichter Abwärtstrend bis auf 61,4 Schwerverletzte im Jahre 2002 (Verletzte insgesamt: 916,4) (vgl. Abb. 16).

Hierbei ist allerdings zu beachten, dass in diesem Zeitraum auch die Zahl der Verkehrsfahrzeuge enorm zugenommen hat. Bezieht man die Zahl der Verkehrstoten bzw. im Straßenverkehr Verletzten

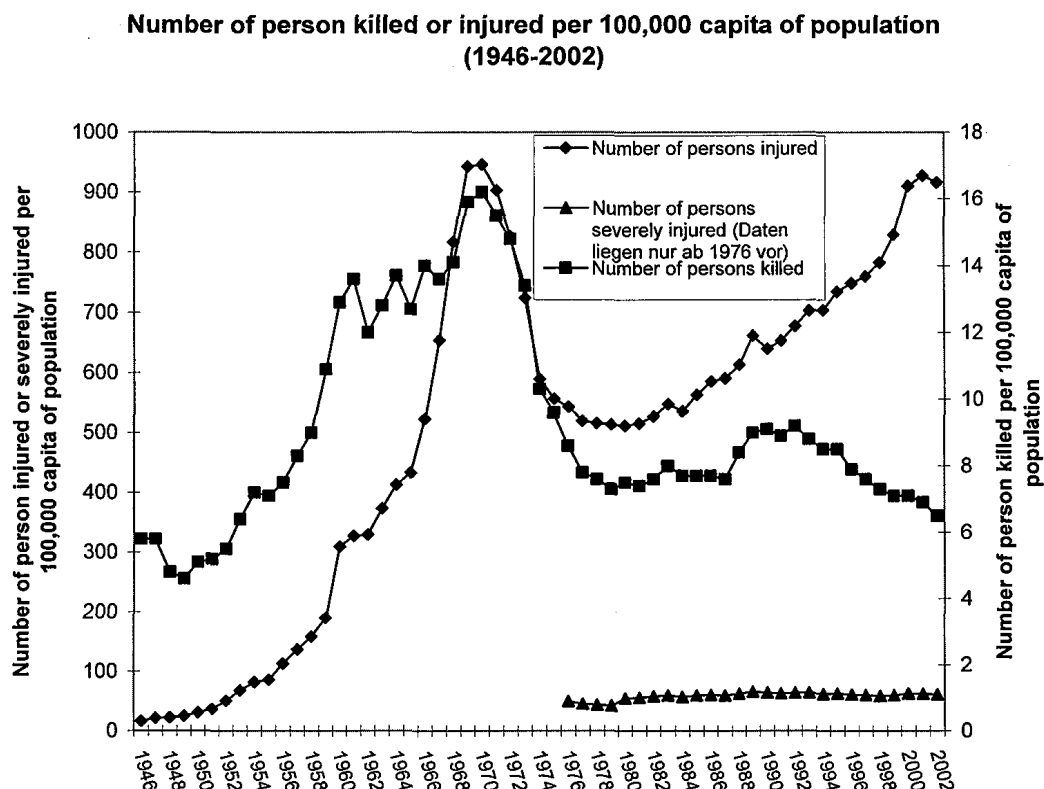


Abb. 16: Zahl der (schwer) verletzten und getöteten Personen pro 100.000 Personen in der Bevölkerung in Japan 1946-2002. Nach Research and Training Institute, Ministry of Justice, Japan (Hrsg.): White Paper on Crime, 2003, S. 494.

auf die Zahl der Fahrzeuge, entdramatisiert sich das Bild erheblich. So lag die Zahl der Verkehrstoten etwa 1946 bei 402,3 und die der Verletzten bei 1.154,8 pro 10.000 Fahrzeugen fiel dann kontinuierlich auf 0,9 Verkehrstote bzw. 129,6 Verletzte ab. Mit zunehmender Verkehrsdichte entfallen somit deutlich weniger Verkehrstote bzw. Verletzte auf die am Verkehr beteiligten Fahrzeuge bzw. Personen, allerdings nahm die Zahl der Verkehrsfahrzeuge bzw. am Verkehr beteiligten Personen gleichzeitig erheblich zu, so dass zumindest die Zahl der (Schwer) Verletzten insgesamt ebenfalls deutlich anstieg. Lediglich die Zahl der Verkehrstoten konnte über die Jahre trotz oder teilweise auch wegen steigenden Verkehrs reduziert werden, was auf die bessere Unfallmedizin, die überfüllteren Straßen und damit zwangsläufig reduzierte Geschwindigkeit, und vor allem auch die besseren Sicherheitsmaßnahmen in den Fahrzeugen selbst (wie Sicherheitsgurte, Airbags, ABS u. ä.), zurückgeführt werden kann (vgl. Abb. 17).

Vergleicht man die Entwicklung der Verkehrstotenzahlen über

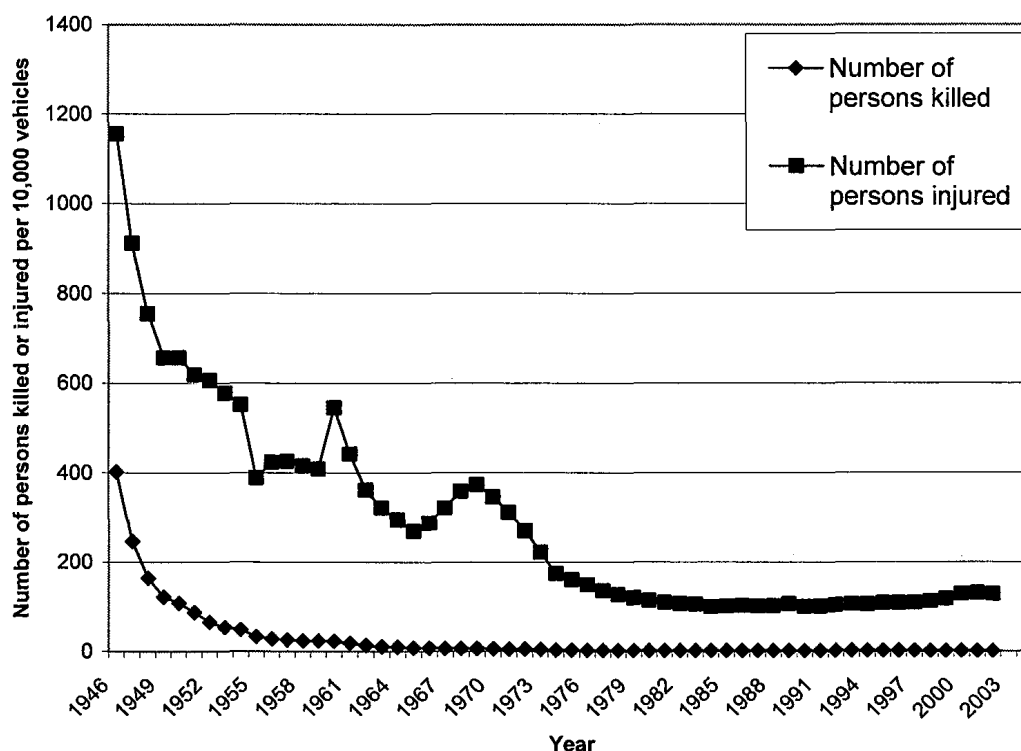


Abb. 17: Zahl der verletzten und getöteten Personen pro 10.000 Kraftfahrzeuge in Japan 1946-2002. Nach Research and Training Institute, Ministry of Justice, Japan (Hrsg.): White Paper on Crime, 2003, S. 494.

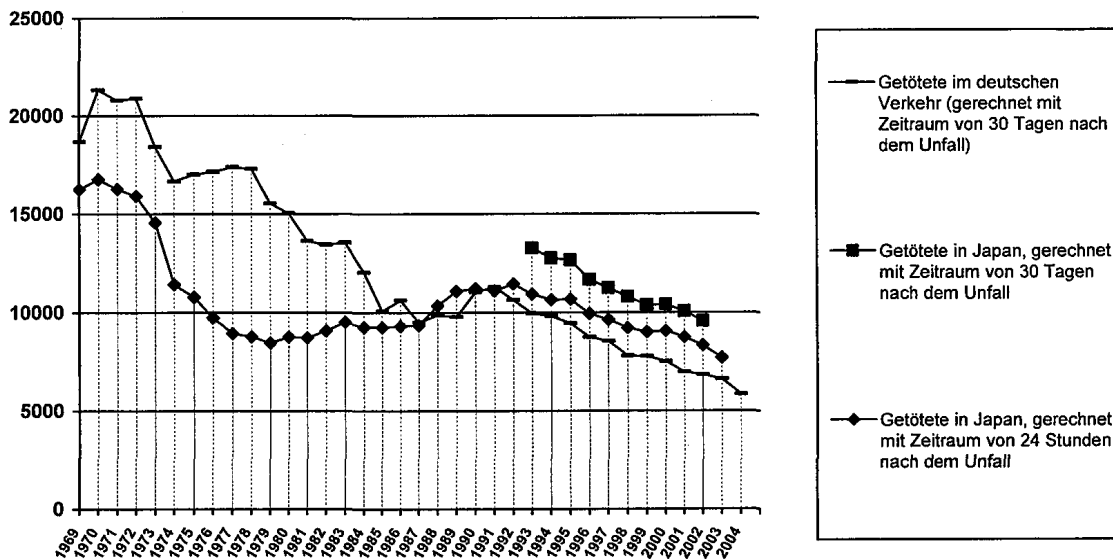


Abb. 18: Zeitreihen der im japanischen und deutschen Straßenverkehr Getöteten im Vergleich. Nach Research and Training Institute, Ministry of Justice, Japan (Hrsg.): White Paper on Crime, 2003, S. 494 sowie Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle 2003, Fachserie 8/ Reihe 7, Wiesbaden 2004, S. 45.

die letzten Jahrzehnte, zeigt sich nun ein ähnliches Bild wie in Deutschland (vgl. Abb. 18).

Interessant ist v. a. der ähnliche Verlauf beider Zeitreihen. Wie in Deutschland erreichte auch in Japan die Zahl der Verkehrstoten ihren Höchststand im Jahre 1970. In Japan wurden 1970 16.765 Verkehrstote gezählt, wobei hier nur ein Zeitraum von 24 Stunden nach dem Unfall berücksichtigt wurde. Würde man die deutsche Zählweise (Tod tritt innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall ein) berücksichtigen, würde, die Zahl vermutlich um bis zu 25% höher liegen.

Um die alarmierende Zahl der Verkehrstoten zu reduzieren, wurde in Japan im selben Jahr das „Traffic Safety Policies Law“ verabschiedet und in Kraft gesetzt. Bereits ein Jahr später (1971) begann die Regierung Fünf-Jahrespläne zur Steigerung der Verkehrssicherheit zu verabschieden („Fundamental Traffic Safety Programs“)(vgl. Directorate General 2005, S. 5). Ab 1971 begann in Japan dann auch die Zahl der Verkehrstoten konstant zu sinken, bis auf 8.466 im Jahre 1979. Ab dann stiegen allerdings die Zahlen in

Trends in the number of traffic accidents, persons killed or injured in traffic accidents (1946-2004)

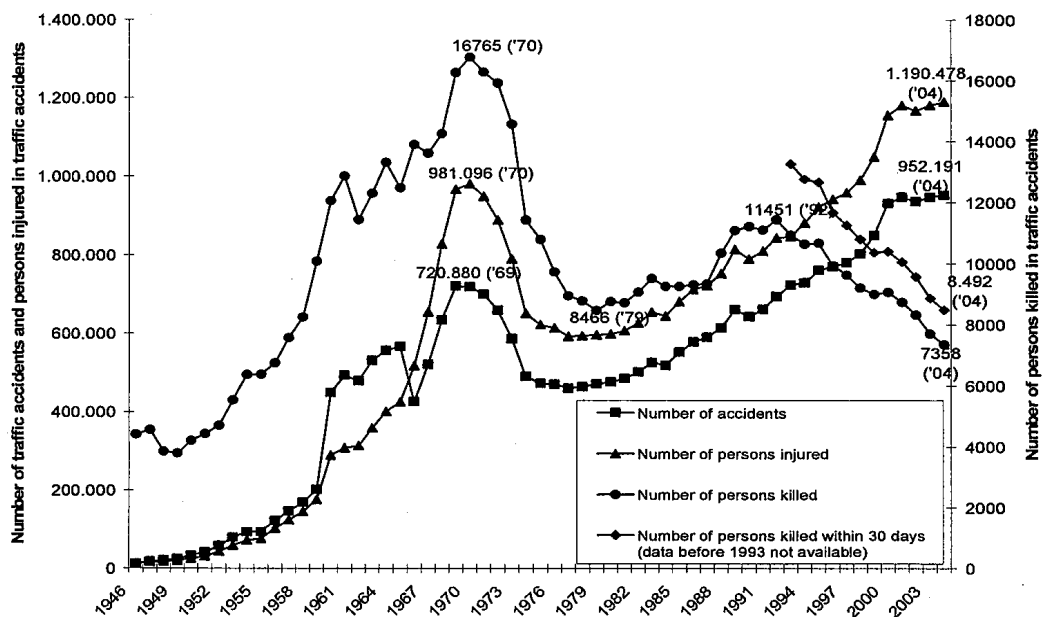


Abb. 19: Zeitreihe der Verkehrsunfälle, der Verletzten sowie die der innerhalb von 24 Stunden bzw. 30 Tage an einem Verkehrsunfall Verstorbenen. Nach *White Paper on Traffic in Japan 2005* http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h17kou_haku/tswp2005web.pdf, S. 5.

Japan wiederum an (vgl. Abb. 18). 2004 wurden in Japan bei 952.191 registrierten Straßenverkehrsunfällen immerhin 1.190.478 Verletzte und 7.358 Verkehrstote gezählt. Was die Verkehrstoten betrifft setzt sich damit der Rückgang seit 1992 (11.451) kontinuierlich fort, hinsichtlich der Straßenverkehrsunfälle und der hierbei Verletzten wurden jedoch bisher nie registrierte Rekordwerte erricht (vgl. Abb. 19).

Der deutliche Rückgang der Verkehrstoten wird vor allem dem Erfolg des 1971 eingeführten „Fundamental Traffic Safety Program“ und den in diesem Rahmen begonnenen Präventionsmaßnahmen zugeschrieben, vor allem der Verbesserung der Straßenverhältnisse, Bemühungen, dass die Bürger Sicherheitsmaßnahmen mehr beachten, der Verbesserung der technischen Sicherheit der Fahrzeuge aber auch des Rettungswesens nach Unfällen. Hinzu kamen Bemühungen um eine größere Verkehrssicherheit seitens der Gemeinden, der Betriebe, Schulen und Familien. Schließlich konnte die Zahl der Verkehrstoten in Japan vor allem auch dadurch reduziert werden,

**Number of Fatal Road Accidents, by Alcohol Consumption
(as of end of each year)**

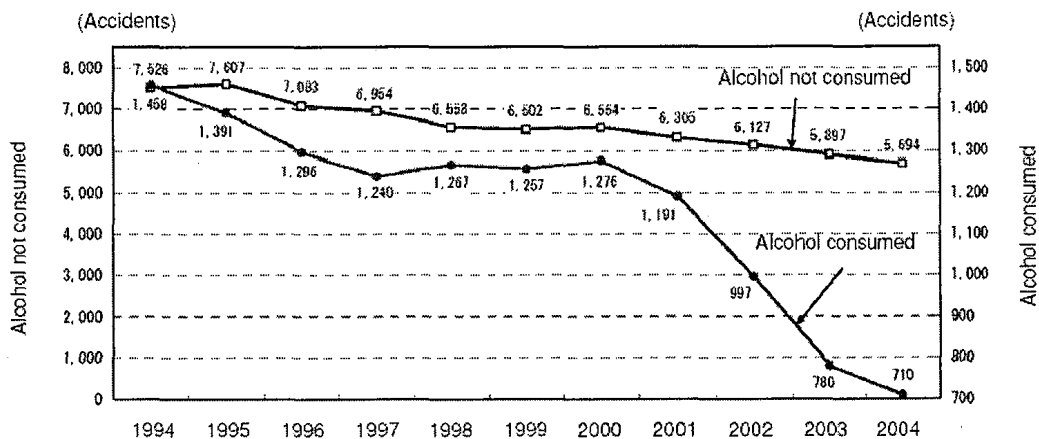


Abb. 20 nach Directorate General for Policies on Cohesive Society, Cabinet Office (2005): White Paper on Traffic Safety in Japan 2005. Abridged Edition. IATSS-International Association of Traffic and Safety Sciences. Tokyo.

dass 1. Sicherheitsgurte mehr genutzt wurden, 2. Geschwindigkeitskontrollen konsequenter durchgeführt wurden, 3. Alkohol im Straßenverkehr und anderes verkehrsgefährdendes Verhalten strikter verfolgt wurden und schließlich 4. Unfälle von Fußgängern durch bessere Kontrollen reduziert werden konnten (vgl. Directorate General 2005, S. 6). Abb. 20 zeigt die Entwicklung der tödlichen Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Alkohol im Straßenverkehr. Daraus geht hervor, dass sich in den letzten 10 Jahren die Zahl der tödlichen Unfälle unter Alkoholeinfluss auf die Hälfte reduziert hat. Das kann vor allem dem Erfolg einer konsequenteren Sanktionierung von Trunkenheitsfahrten und der Kontrolle sonstigen gefährdenden Verkehrsverhaltens ab Juni 2002 zugeschrieben werden. Auch mit der vermehrten Nutzung von Sicherheitsgurten gingen die tödlichen Verkehrsunfälle deutlich zurück (vgl. Directorate General 2005, S. 8; vgl. Abb. 21).

Auch strengere Geschwindigkeitskontrollen und damit eine Reduzierung der durchschnittlichen Geschwindigkeit beim Zustandekommen von tödlichen Unfällen führten zu einer Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten. So liegt nach japanischen Untersuchungen (vgl.

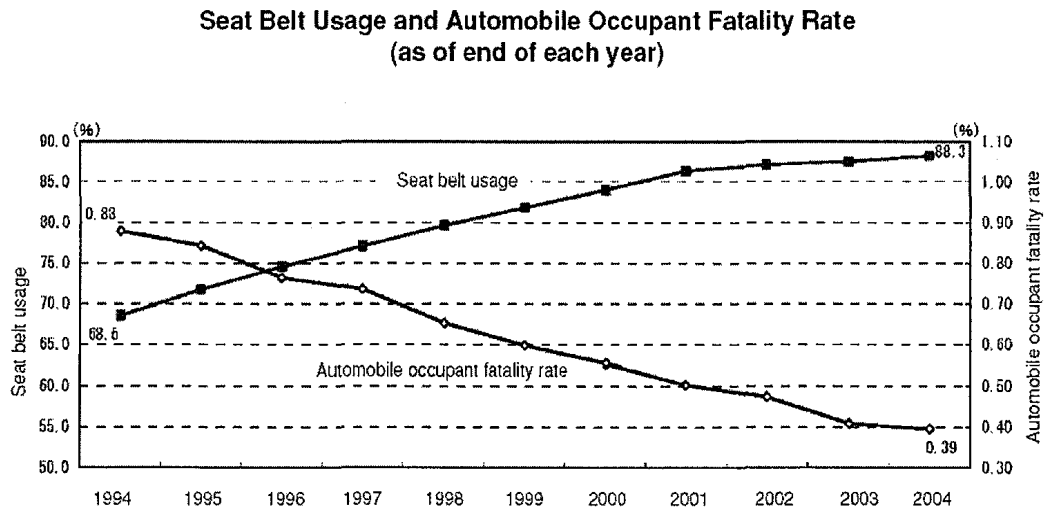


Abb. 21: Gebrauch von Sicherheitsgurten und Rate der tödlich verunglückten Automobilinsassen. Nach Directorate General for Policies on Cohesive Society, Cabinet Office (2005): White Paper on Traffic Safety in Japan 2005. Abridged Edition. IATSS-International Association of Traffic and Safety Sciences. Tokyo.

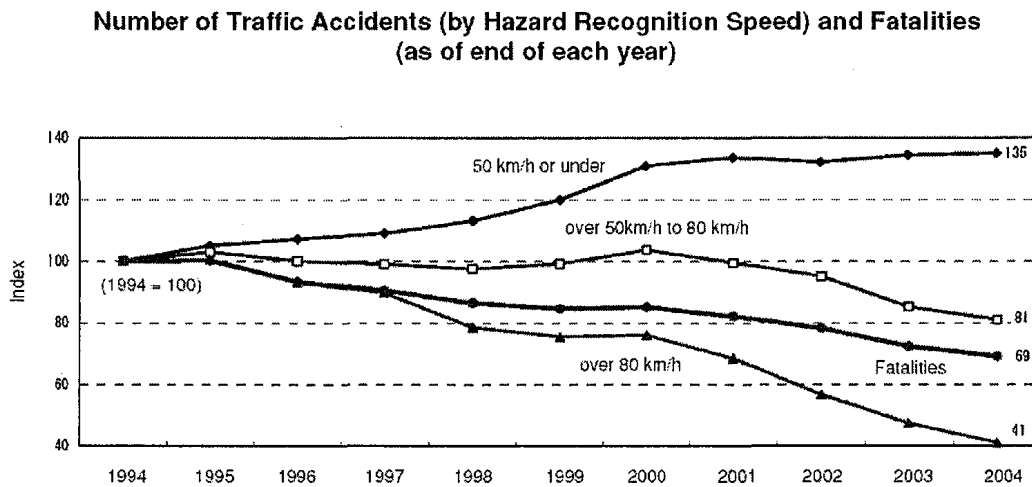


Abb. 22: (Verkehrstote und Geschwindigkeit) nach Directorate General for Policies on Cohesive Society, Cabinet Office (2005): White Paper on Traffic Safety in Japan 2005. Abridged Edition. IATSS-International Association of Traffic and Safety Sciences. Tokyo.

Directorate General 2005, S. 9) die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle bei einer Geschwindigkeit zur Zeit des Unfalls von 50 km/h und darunter bei 0,4%, bei einer Geschwindigkeit von 50 bis 80 km/h bei 5,2% und bei über 80 km/h bei 22,4%. Die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle nimmt somit bei steigender Geschwindigkeit zum

Unfallzeitpunkt erheblich zu (vgl. Abb. 22).

Was den Zusammenhang zwischen Alter und tödlicher Verletzung im Straßenverkehr betrifft, haben sich in den letzten 25 Jahren bei zwei Altersgruppen wesentliche Änderungen ergeben: Bis Anfang der 1990er Jahre harren die 16- bis 24-Jährigen die höchsten Raten an Verkehrsunfalltoten, an zweiter Stelle lagen die 65-Jährigen und älteren. Beide Altersklassen hatten im Vergleich zu den übrigen Gruppen deutliche höhere Werte. Während jedoch die Werte bei den Älteren bis Mitte der 1990er Jahre stetig anstiegen und ab dann auf einem hohen Niveau verharrten, fielen die Werte bei den 16 bis 24-Jährigen ab Ende der 1980er Jahre bis heute deutlich ab und erreichten 2004 mehr oder weniger den „Normalwert“ der übrigen Altersgruppen. Heute fallen bei den tödlichen Verkehrsunfällen lediglich noch die 65-Jährigen und älteren heraus, die nach wie vor einen deutlich überhöhten Wert aufweisen und über 40% aller tödlichen Verkehrsunfälle erleiden. Was Verletzungen durch Verkehrsunfälle betrifft, zeigt sich hier hinsichtlich der Zahl der Ereignisse über die letzten 10 Jahre insgesamt ein steigender Trend, vor allem bei den 30- bis 39-Jährigen, die inzwischen nahezu die 16- bis 24-Jährigen erreicht haben, die im letzten Jahrzehnt immer einen hohen Wert haben, allerdings mit leicht sinkender Tendenz (vgl. Directorate General 2005, S. 17).

Im Dezember 2004 wurde in Japan eine repräsentative Umfrage bei einer Zufallsstichprobe von 2.105 16-Jährigen und älteren aus dem Einwohnermelderegister gezogenen Einwohnern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durchgeführt („Traffic Safety Awareness Survey“; vgl. Directorate General 2005, S. 12). Die schriftlichen Fragebogen wurden von den Interviewern in den Haushalten ausgeteilt und später wieder abgeholt. 76,5% meinten, es sei schwierig, Verkehrsunfälle völlig zu vermeiden, allerdings sollte deren Zahl wesentlich reduziert werden. Immerhin 18,2% plädierten dafür, dass Verkehrsunfälle völlig vermieden werden sollten. Als effektivste Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsunfälle wurden betrachtet von 63,9% eine deutliche Anleitung und Durchsetzung der Beachtung

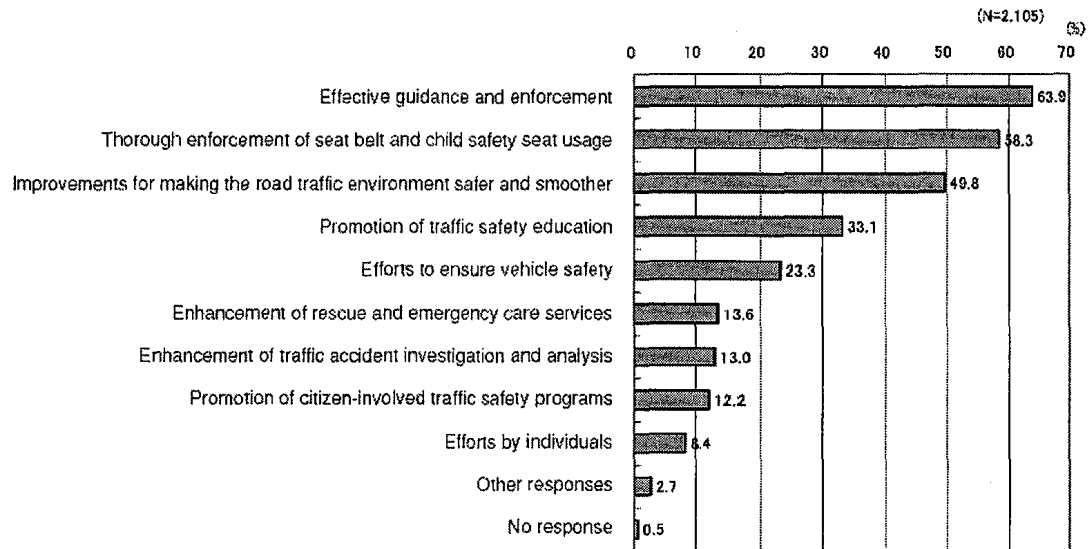


Abb. 23: Nach Directorate General for Policies on Cohesive Society, Cabinet Office (2005): White Paper on Traffic Safety in Japan 2005. Abridged Edition. IATSS-International Association of Traffic and Safety Sciences. Tokyo.

der Verkehrsregeln und Sicherheitsmaßnahmen und von 58,3% die strenge Durchsetzung der Anwendung von Sicherheitsgurten und der Nutzung von kindgerechten Sicherheitssitzen (vgl. Abb. 23; vgl. Directorate General 2005, S. 13). Das Risiko, durch einen Verkehrsunfall zu Tode zu kommen ist in Japan 4,2 mal größer als dasjenige, durch einen sonstigen Unfall zu sterben (vgl. Directorate General 2005, S. 16). 2004 wurden in Japan 952.191 Verkehrsunfälle registriert. 2003 hat die japanische Regierung ein 10-Jahres-Programm aufgelegt, innerhalb dessen die Zahl der Verkehrstoten auf unter 5.000 reduziert werden soll und Japans Straßen zu den „sichersten in der Welt“ gemacht werden sollen. Im Rahmen des höchst erfolgreichen (siebten) „Fundamental Traffic Safety Program“ sind besondere Sicherheitsmaßnahmen vorgesehen, die der Erreichung dieses ehrgeizigen Zieles dienen sollen. Besondere Maßnahmen sind etwa für ältere Verkehrsteilnehmer vorgesehen. Die Präventionsmaßnahmen beziehen sich auf Verbesserung der Straßen- und Verkehrsbedingungen, der Fahrzeuge, aber auch auf konsequentere Schulungsmaßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer und schließlich eine striktere Verfolgung der Verkehrssünder. So sollen etwa „Safe

Pedestrian Areas“ eingerichtet werden, für Senioren und Radfahrer werden besondere Trainingsmaßnahmen durchgeführt, für das System „Proxy Driving Service Drivers“, nach welchem sich alkoholisierte Fahrer durch ausgebildete Personen in ihrem eigenen Fahrzeug nach Hause fahren lassen können, soll mehr geworben werden, die Sicherheit der Fahrzeuge soll weiter gesteigert werden; vor allem was Kinder (Spezialsitze für Kleinkinder) betrifft; das Unfallrettungssystem soll weiter ausgebaut werden. Vor allem soll auch die Handlungskompetenz der Rettungskräfte erweitert werden (etwa hinsichtlich Wiederbelebensmaßnahmen), schließlich sollen auch das Haftpflichtversicherungssystem und insbesondere auch die Opferhilfe verbessert werden. Durch das reformierte Straßenverkehrsgesetz vom Juni 2002 wurden in Japan die Straßenverkehrsregeln verschärft, und zwar wurde das Alkohollimit im Straßenverkehr von 0,25 mg/l auf 0,15 mg/l Atemalkoholkonzentration gesenkt, was einer Nulltoleranz gleichkommt, gleichzeitig wurden die Strafen für Alkohol am Steuer auf bis zu 3 Jahre Freiheitsentzug bzw. 500.000 Yen (ca. 3.500 EUR) erhöht. Daneben gibt es eher Strafpunkte bzw. einen Führerscheinentzug (vgl. Tab. 1).

Außerdem ist im Jahre 2001 von dem Hintergrund der Aktivitäten von Opferhilfsgruppen und -organisationen, die eine ausgewogenere Verhältnismäßigkeit zwischen Tat und Strafe, eine größere Berücksichtigung der Gefühle der Opfer und eine wirksamere Abschreckungsprävention forderten, also für eine Verschärfung der Sanktionen gegen Straßenverkehrstäter plädierten, dem japanischen Strafgesetzbuch die neue Vorschrift § 208a (Gefährliches Autofahren mit Todes- oder Verletzungsfolge) hinzugefügt worden (vgl. Tab. 2). Allerdings wurde in der Begründung des Regierungsentwurfs die Abschreckungsprävention nicht erwähnt. Die neuen Arten von Straftaten werden als eine Art erfolgsqualifizierter Delikte gestaltet. Vor der Gesetzesänderung wurde entsprechend gefährliches Autofahren mit Todes- oder Verletzungsfolge gemäß § 211 jStGB (Fahrlässige Körperverletzung oder Tötung im Geschäftsbetrieb) mit Zuchthaus oder Gefängnis von einem Monat bis zu fünf Monaten oder mit einer Geldstrafe von

Tabelle 1: Vergleich des ehemaligen und des reformierten japanischen Straßenverkehrsgesetzes

Straftaten	Vor der Reform	Nach der Reform
Trunkenheit am Steuer (nicht unter 0,15 mg/l. Vor der Reform strafbar nicht unter 0,25 mg/l)	Zuchthaus von einem Monat bis zu drei Monaten oder Geldstrafe bis zu 50.000 Yen	Zuchthaus von einem Monat bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bis zu 300.000 Yen
Starke Trunkenheit am Steuer	Zuchthaus von zwei Monaten bis zu zwei Jahren oder Geldstrafe bis zu 100.000 Yen	Zuchthaus von einem Monat bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bis zu 500.000 Yen
Fahren ohne Fahrerlaubnis	Zuchthaus von einem Monat bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu 100.000 Yen	Zuchthaus von einem Monat bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bis zu 300.000 Yen
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Unfallflucht)	Zuchthaus von einem Monat bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bis zu 200.000 Yen	Zuchthaus von einem Monat bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe bis zu 500.000 Yen
Gemeinsame gefährliche Fahrweise	Zuchthaus von einem Monat bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu 100.000 Yen	Zuchthaus von einem Monat bis zu zwei Jahren oder Geldstrafe bis zu 500.000 Yen

bis zu 500.000 Yen bestraft.

Auch in europäischen Ländern wurden in den letzten Jahren und Jahrzehnten vor dem Hintergrund wachsender Straßenverkehrsprobleme, etwa auch im Zusammenhang mit der Öffnung der Grenzen und damit einer steigenden Internationalisierung des Straßenverkehrs, mehr und mehr Maßnahmen zur Eindämmung der Problematik ergriffen. So wurden in der Schweiz, einem Transitland, insgesamt ca. 100 Einzelmaßnahmen eingeleitet, u. a. eine Verschärfung des Führerscheinentzugs bei Fehlverhalten, im Januar 2005 die Senkung des Grenzwertes für die zulässige Blutalkoholkonzentration auf 0,5 Promille (0,2 Promille für Neulenker, Motorradfahrer und Fahrern von Transportfahrzeugen), die Zulässigkeit anlassfreier Atemalkoholkontrollen durch die Polizei, die strengere Umset-

Tabelle 2: Gefährliches Autofahren mit Todes- oder Verletzungsfolge

Art und Weise von der gefährlichen Fahrweise	Folge des Unfalls	Gesetzlicher Strafraumen
1. Nicht in der Lage zu sein, infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel, sicher ein Auto zu fahren.	Verletzungsfolge	Zuchthaus von einem Monat bis zu zehn Jahren
2. Mit so hoher Geschwindigkeit zu fahren, dass man das Fahrzeug nicht mehr kontrollieren kann.	Todesfolge	Zuchthaus von einem Jahr bis zu fünfzehn Jahren
3. Auto zu fahren, ohne die nötigen Fähigkeiten zu besitzen.		
4. Mit Absicht, den Straßenverkehr behindern, und mit solcher Geschwindigkeit Auto fahren, dass Verkehr erheblich gefährdet wird, sich vor ein anderes Fahrzeug zu drängen oder sich einem Fahrzeug gefährlich zu nähern.	Verletzungsfolge	Zuchthaus von einem Monat bis zu zehn Jahren
5. Absichtlich eine rote Verkehrsampel oder entsprechende Signale nicht zu beachten, und mit solcher Geschwindigkeit fahren, dass der Verkehr erheblich gefährdet wird.	Todesfolge	Zuchthaus von einem Jahr bis zu fünfzehn Jahren

zung von Tempovorschriften, als Sollvorschrift das Fahren mit Licht auch am Tag (seit 2002), Ausdehnung der Fahrschulung für den Führerscheinerwerb, striktere Nachschulung für Verkehrsauffällige, Verabschiedung von Richtlinien für die Klärung der Fahreignung bei älteren Verkehrsteilnehmern oder eine obligatorische Kontrolle der Sehfähigkeit ab dem 30. Lebensjahr. Bis 2010 soll in der Schweiz u. a. auf allen Schulstufen eine Sicherheitserziehung durchgeführt werden, die Versicherungsprämien sollen nach sicherheitsrelevanten Verkehrsverletzungen deutlicher erhöht werden, Ordnungsbußen sollen ebenfalls verschärft werden, vor allem auch bei „Gurtmuffeln“.

Erst jüngst konnte das Schweizer Bundesamt für Statistik Erfolgsmeldungen über die Wirkungen dieser Massnahmen 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.

In Deutschland läuft seit 2001 ein „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“, im Rahmen dessen etwa Öffentlichkeitskampagnen für eine neue Fahrkultur durchgeführt werden. Seitens der Bundesregierung wurden verschiedene Massnahmen zur Durchsetzung der Regeln der Straßenverkehrsordnung eingeleitet, es wurden weitere Massnahmen zur Verkehrserziehung umgesetzt, zur Förderung von Gesundheitschecks für Senioren, im Verkehrsrecht wurden die Sanktionen verstärkt, seit 2001 ist das Telefonieren während des Steuerns eines Kraftfahrzeuges nur mit Freisprecheinrichtung erlaubt, im Bereich der Kfz-Versicherungen wurden finanzielle Anreize für ein sicheres Fahrverhalten geschaffen und ausgebaut, es wurden europäische Initiativen zur technisch besseren Ausstattung aller Neufahrzeuge (etwa mit ABS) oder zur Steigerung der LKW-Kontrollen unterstützt, die Fahrwege wurden ausgebaut, vor allem auch das Radwegenetz, schließlich wurde auch das Rettungswesen verbessert, um nur einige Punkte zu nennen (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen 2001).

Beide Länder, Japan und Deutschland, haben in den letzten Jahren einen Tiefststand der Verkehrstoten erreicht, wenngleich in Japan - im Gegensatz zu Deutschland - zwischen 1979 und 1992 durchaus ein längerfristiges Ansteigen der Verkehrstoten zu verzei-

chnen ist. Insgesamt ist die Verkehrstotenzahl in Deutschland allerdings sehr viel deutlicher zurückgegangen als in Japan, wie schon der Blick auf die absoluten Zahlen zeigt. Die unterschiedlichen Kulturen und Verhaltensmaßstäbe beider Länder scheinen gegenüber den v. a. technischen Fortschritten kaum einen Einfluss auf die vom Verkehr ausgehenden tödlichen Gefahren zu haben. So erfreulich diese Entwicklungen sind, so wenig darf das über den nach wie vor deutlich überrepräsentierten Anteil der Verkehrsunfälle an allen verschuldeten Tötungen und Verletzungen hinwegtäuschen.

(wird fortgesetzt.)