

Zeitschrift: Reihe Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie =
Collection criminologie / Groupe suisse de travail de criminologie

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 7 (1989)

Vorwort: Vorwort

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

VORWORT

Der vorliegende Band enthält die Referate, die anlässlich der Tagung vom März 1989 in Interlaken gehalten worden sind. Die Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie hatte sie dem Thema der VERKEHRSDelinquenz gewidmet. Angesichts der Bedeutung dieser Form von Kriminalität hielten wir dies nicht für einen Luxus.

Der Wunsch sich fortzubewegen, gehört zu den alten Träumen der Menschheit. Er ist ganz eng verknüpft mit dem Bedürfnis, sein eigenes Glück zu verwirklichen. Das Glück liegt oft anderswo und es bedarf der Bewegung, um es zu erreichen. Und es bedarf auch der Bewegung, seinem Unglück zu entgehen. Bewegung bedeutet aber auch Distanz. Sich vom Bedrückenden, dem Unangenehmen lösen zu können, erhält vielen Menschen ein scheinbares Gleichgewicht. Und wo der Drang zur Veränderung gross und übermächtig geworden ist, da wird die Distanz zur Flucht. Fliehen zu können bedarf aber der konkreten Ausgestaltung. Ist es verwunderlich, wenn wir Automobile, Motorräder, Flugzeuge für ganz besonders geeignete Mittel empfinden, um diese Veränderungen vorzunehmen?

Hier hat der Begriff des Rhythmus eine besondere Bedeutung. Jeder Mensch verfügt über seinen spezifischen Rhythmus, den er seinen persönlichen Verhältnissen anpasst. Zuerst verfügt man über seinen Rhythmus, nachher verfügt der Rhythmus über uns. Anpassung gelingt im Strassenverkehr nicht immer. Hier gibt es noch andere Bewegungen: die schnelleren und die langsameren. Wer sich bedrückt und behindert fühlt im Berufsleben, in der Familie, im sozialen Umfeld, erliegt oft der Versuchung, auszubrechen, durchzustossen, zu überholen. Eine ganze Reihe von Projektionen wird sichtbar. Die Formel ist zu oberflächlich und zu allgemein, die will, dass der Langsame langsam fährt und der Dynamische sich rasch fortbewegt. Wer sonst aktiv ist, kann sich das Verschnaufen leisten. Der, der sonst nie etwas in Bewegung bringt, kann sich durch den Druck auf das Gaspedal vorgaukeln, er sei ein gleichberechtigter Partner im Konkurrenzkampf.

Neid kommt auf, wenn der andere schneller und mächtiger ist; Mitleid,

wenn er hilfloser geworden ist und in uns die Angst vor dem weckt, was auf uns zukommt.

Der Verkehr ist ein Nebeneinander - ein Gegeneinander? - und kein Miteinander. Die Kommunikation beschränkt sich auf ganz kurze Augenblicke: die der Höflichkeit, wenn wir den anderen grosszügig die Vorfahrt einräumen, die der Aggression, wenn uns die anderen Verkehrsteilnehmer stören. Die Verhältnisse bleiben anonym. Wo wir uns sonst soziale Zwänge auferlegen, können wir uns gehen lassen. Der andere wird uns bald vergessen haben und wir ihn. Das Auto ist Territorium. Hier sind wir allein; hier entscheiden wir. Wo andere uns gefährlich nahe kommen können, schliessen wir uns ein und suchen eine andere Nicht-Bleibe.

Das Auto ist Ersatz. Wo zwischenmenschliche Beziehungen nicht mehr intakt sind, können wir kompensieren. Wenn der Partner nicht mehr ansprechbar ist, sprechen wir mit dem Auto, indem wir es polieren, frisieren und bunt anmalen. Wenn alle noch nicht bezahlten Automobile ein farbiges Dach hätten, wären unsere Strassen um ein vielfaches bunter. Wer leidet und unter Druck steht, der findet in seinem Fahrzeug einen intimen Komplizen, dem wir die Panne furchtbar übelnehmen bei all dem, was wir für ihn getan haben. Das Auto ist Besitz. Von den vier Lebensbereichen des Seins, des Scheinens, des habens und des Fühlens, nimmt das Mein- und Dein-Hafte einen ganz besonderen Platz ein. Wer ein rassiges Auto hat, erscheint mehr, glaubt dadurch mehr zu sein und leitet dadurch die Berechtigung für das Mehr-Fühlen-Dürfen ab. Ein schönes Bild zu besitzen, mag für den einen ein besonderes Glücksgefühl begründen, aber wer sieht schon dieses Bild? Das Automobil sehen alle und so wird es zum Mantel der Persönlichkeit.

Das Auto ist Symbol. Statussymbol, wie wir oft sagen. Es ist mehr: es ist materielles, objektivierbares ICH. Der Angriff auf das Auto ist der Angriff auf uns selbst. Der Kratzer im Lack wird zur eigenen Wunde, die schmerzt. Das Fahrzeug ist nicht nur die äussere Darstellung von Macht und Ohnmacht. Das Auto ist oft der klägliche Versuch, sich einen Platz in der sozialen, spontanen Hierarchie zu sichern.

Aber natürlich haften den Fahrzeugen nicht nur negative Elemente an. Sie stehen auch für Erholung, Fairness, Verantwortungsbewusstsein,

mitmenschlichen Umgang und vieles andere mehr.

Alle diese Vermischungen sozialer Funktionen des Sich-Fort-Bewegens bringen es mit sich, dass wir eine sehr ambivalente Einstellung zur Verkehrsdelinquenz haben: Kavaliersdelikte für die einen, tägliche Bedrohung für die anderen. Kaum in einem anderen Bereich des täglichen Lebens ist die Möglichkeit so gross, Täter und Opfer zu werden. Dem Raser können wir ebensowenig entgehen wie dem korrekten Autolenker, der durch ein Unwohlsein die Herrschaft verliert. Und wie beurteilen wir unsere eigene Fahrtüchtigkeit nach einem fröhlichen Familienfest?

50 % der strafrechtlichen Verurteilungen stehen in Zusammenhang mit der Verkehrsdelinquenz. Sich mit diesen Fragen auseinanderzusetzen, scheint gerechtfertigt zu sein.

Dankbar bin ich den Vortragenden. Herr und Frau Dr. W.P. Weller haben den technischen Ablauf betreut; unser Verleger - Herr E. Rüegger - die Herausgabe dieses Bandes; Herr A. Scheurer die Schreibarbeiten. Und die Gemeinde Interlaken hat sich - wie immer - von der besten Seite gezeigt.

