

Zeitschrift:	Reihe Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie = Collection criminologie / Groupe suisse de travail de criminologie
Herausgeber:	Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie
Band:	7 (1989)
Artikel:	Strassenverkehrsdelinquenz in der Schweiz : Versuch einer statistischen Analyse
Autor:	Bauhofer, Stefan
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1051270

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: 12.01.2026

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

STRASSENVERKEHRSDELINQUENZ IN DER SCHWEIZ

VERSUCH EINER STATISTISCHEN ANALYSE

Stefan Bauhofer

1. Vorbemerkung

Die ursprüngliche Zielsetzung, die ich mir für diesen Beitrag gesetzt hatte, war die folgende: ich hätte gerne eine kleine Studie vorgelegt, die sich an das Schema von KAISER in seinem Lehrbuch angelehnt hätte: Jenes Schaubild stellt das gesamte System der Strafrechtspflege dar (vgl. G. KAISER, Kriminologie. Ein Lehrbuch, Heidelberg 1988, S.336). Allein, die Darstellung der Strassenverkehrsdelinquenz, welche von der Entdeckung über die Verfolgung, die Verurteilung, den Vollzug und schliesslich zu Rückfall oder Bewährung führen würde, muss in der Schweiz als Gesamtuntersuchung noch zurückgestellt werden. Allzu gross sind die datenmässigen Lücken im Vorfeld von Verurteilungen; es fehlt insbesondere an Daten über das Strafverfahren. Das Bundesamt für Statistik ist ständig daran, sich neue Datenquellen zu erschliessen, aber die Suche hat dort ihre Grenzen, wo es nichts zu suchen gibt, weil globale Daten - wie bei der Justiz - gar nicht vorhanden sind. Grenzen werden uns auch dort gesetzt, wo wir nach Auffassung der "Herren" der Daten nichts zu suchen haben. Dies ist im Bereich des Polizeiwesens zumindest teilweise der Fall.

Die nachfolgende Darstellung bewegt sich im herkömmlichen Rahmen statistischer Aussagen: Nicht die Wirklichkeit von verbotenem Fehlverhalten im Strassenverkehr wird abgebildet, sondern es wird in groben Umrissen skizziert, was sich nach einigen ausgewählten kriminalstatistischen Kriterien über die registrierte Strassenverkehrsdelinquenz aussagen lässt. Dabei werden mehr Fragen gestellt, als Antworten gegeben.

Da es in der Schweiz bezüglich Verkehrsdelinquenz bisher an einer Gesamtübersicht fehlt, und auch gut ausgebauten kantonale Kriminalstatistiken - wie etwa die zürcherische (KRISTA) - Verkehrsstrafen nicht enthalten, werde ich mich auf drei kriminologisch wichtige Bereiche konzentrieren: demo-

graphische Merkmale der Täter, Rückfall und Bewährung und die Sanktionspraxis im interkantonalen Vergleich. - Doch zunächst sollen Umfang und Struktur der Verkehrsdelinquenz in der Schweiz mittels einiger Tabellen und Graphiken in kurzen Zügen dargestellt werden.

- a) Straßenverkehrsdelikte bilden mit 48% aller sanktionierten Straftaten die bedeutendste Kategorie (TABELLEN 1 und 2)
- b) Bei Verkehrsstraftaten stellt die Sammelkategorie "Verletzung von Verkehrsregeln" mit 57% die grösste Gruppe dar. Fahren in angetrunkenem Zustand bildet mit 48% die zweitgrösste (TABELLE 3);
- c) Die Verkehrsdelinquenz weist im Verhältnis zur Zunahmen des Motorfahrzeugbestandes und der Erweiterung des schweizerischen Strassennetzes keine dramatische Entwicklung auf. Quantitativ lässt sie sich infolge veränderter Registrierung nicht eindeutig erfassen (GRAPHIK 1). Bis 1981 ist die Korrelation zwischen Fahrzeugbeständen und Verkehrsdelikten eindeutig; dabei steigen die Quoten der registrierten Verkehrsdelikte weniger schnell als die Bestände. Ab 1982 wurden bedeutend weniger Geldbussen ins Zentralstrafregister eingetragen, da am 1. Juli jenes Jahres der eintragungspflichtige Bussenbetrag von 200.- auf 500.- Franken erhöht wurde.

KAISER hat darauf hingewiesen, dass angesichts der "grossen Spannweite im Täterbereich" und des Gefälles zwischen Vorsatzdelinquenz und Fahrlässigkeitsdelinquenz die Tätermerkmale zu den ergiebigsten Informationen zählen. Diesen Merkmalen, nämlich Alter und Geschlecht, Zivilstand, Nationalität gilt im folgenden unser Interesse (KAISER, op.cit.,S.810).

2. Alter und Geschlecht

Für einmal entspricht eine "Stammtisch-Weisheit" einer statistisch seit langem erhärteten Tatsache: Nicht alle Altersklassen haben die ihrem Anteil in der Gesamtbevölkerung entsprechende "Möglichkeit", mit dem Gesetz in Konflikt zu kommen und danach verurteilt zu werden. Junge Erwachsene männlichen Geschlechts treten als Straftäter überdurchschnittlich oft in Er-

scheinung. Die Altersgruppe der 18-25jährigen stellt, gemessen an der gesamten strafmündigen Wohnbevölkerung, nur gerade einen Viertel dar; bei den Verurteilten hingegen machen die jungen Erwachsenen einen Drittel aus. Oder fassen wir diese Gruppe noch etwas weiter: "Trau' keinem über dreissig" lautete eine polemische Parole in den 68er-Jahren. Die Mischung von Dreistigkeit und Ironie vermag einen ehemaligen Achtundsechziger auch jetzt noch zu amüsieren. Als leicht angegrauter Kriminologe stellt er heute unpolemisch fest, dass ziemlich genau die Hälfte (rund 30'000) der im Jahre 1987 Verurteilten (rund 60'000) sich aus unter Dreissigjährigen rekrutierte.

Weit krassere Unterschiede treten zutage, wenn wir die Anteile der Geschlechter miteinander vergleichen: In der Gesamtpopulation sind von hundert Personen 52 Frauen und 48 Männer - aber nur rund 13 von hundert Verurteilten sind weiblichen Geschlechts.

2.1 Alter der Strassenverkehrstäter: ähnlich wie bei anderen Tätern - aber grosse Unterschiede zur Gesamt-bevölkerung

Dieses statistisch "roh gezimmerte" Mengengerüst ergibt folgendes Bild:

- a) (GRAPHIK 2) Wenn wir die gemäss Strafgesetzbuch verurteilten Täter und die Verkehrsdelinquenten zusammengenommen mit der Wohnbevölkerung vergleichen, sind die Delinquenten in den jüngeren Altersgruppen stark überrepräsentiert. Obwohl die Anteile etwa ab dem 24. Altersjahr relativ schnell sinken, bleibt die Gesamtmenge der Kategorie der 18- 30jährigen hoch. Etwa zwischen dem 38. und 40. Altersjahr sinkt die Quote von Verurteilten unter den Anteil der Gesamtbevölkerung. Es fällt auf, dass bei globaler Betrachtung die Verkehrstäter insgesamt eine sehr ähnliche altersmässige Verteilung aufweisen wie die nach StGB Verurteilten: Man darf von einer erhöhten Bereitschaft der jüngeren Menschen sprechen, sich über die strafrechtlichen Normen hinwegzusetzen. Ausserdem aber stellt sich die Frage, ob für die Kategorie der unter Dreissigjährigen das Risiko, bei Übertretungen erwischt und alsdann bestraft zu werden nicht auch abhängig ist von einem auffälligeren, unbesorgteren, aggressiveren Verhalten, das in der Folge eine erhöhte Aufmerksamkeit der Polizei, der Strafverfolgungsorgane auf sich zieht.

- b) Eine etwas differenziertere Betrachtung ergibt folgendes:

Diebstahl ist unter den Delikten nach Strafgesetzbuch die bedeutendste Kategorie, Fahren in angetrunkenem Zustand stellt bei den "speziellen" SVG - Delikten die mengenmässig grösste Gruppe dar (siehe TABELLE 1 und 2). (Verletzen von Verkehrsregeln gem. Art.90 SVG ist die grösste Kategorie; diese allgemeine Rahmenstrafdrohung respektive Blankettstrafnorm ist hier jedoch nicht näher von Interesse). Wenn man sich mit der Frage befasst, ob sich Strassenverkehrstäter von anderen Delinquenten unterscheiden oder sie ihnen - statistisch gesehen - gleichen, ist GRAPHIK 3 aufschlussreich, und da treten nun Unterschiede zutage: Die Bereitschaft der Jüngeren, sich alkoholisiert ans Steuer zu setzen, ist im Vergleich mit dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung sehr viel grösser. Verglichen mit allen Verkehrstatern ist der Anteil der verurteilten Alkoholtäter in dieser Altersgruppe kleiner. Noch grösser ist die Differenz zu allen nach StGB Verurteilten, und besonders ausgeprägt ist der Abstand zu den Diebstahlsdelinquenten.

Das dreissigste Lebensjahr ist offensichtlich so etwas wie ein statistischer Knotenpunkt: Ab dieser Altersschwelle sinken die Anteile der Diebstahltäter unter das Niveau der Vergleichskategorien, die Alkoholtäter ihrerseits bleiben dagegen deutlich darüber.

Diese Befunde liefern meines Erachtens genügend Anreiz, mittels differenzierterer quantitativer und qualitativer Untersuchungen mögliche Erklärungen für augenfällige Übereinstimmungen und Unterschiede zu suchen.

2.2 Frauen: Verkehrstäterinnen "unvertreten"

Wenn es um die "Frau am Steuer" geht, liegt der Begriff "Ungeheuer" - noch immer! - nicht weit. Die Männerrunde gerät in Verlegenheit, wenn sie vernehmen muss, dass von allen Inhabern eines Fahrausweises etwa 35% Frauen sind. Von allen Strassenverkehrstatern stellen die Frauen aber nur 8%! Unter den Trunkenheitstatern im Strassenverkehr finden wir von 100 Verurteilten nur gerade 6 Frauen (GRAPHIK 4). Warum verhält sich der weitaus grösste Teil der Verkehrsteilnehmerinnen so unauffällig? Auch die al-

tersmässige Verteilung von Deliktskategorien (TABELLE 4) ergibt nur gerade den Befund, dass im Alter von 30 bis 50 Jahren, mithin der aktivsten Lebensphase einer Automobilistin, die Deliktsbelastung relativ am höchsten ist.

Erklärungen für das Phänomen der tiefen Kriminalitätsbelastung von Frauen - die über die Hälfte der strafmündigen Bevölkerung ausmachen! - seien in Erinnerung gerufen: Frauen sind biologisch oder erziehungsbedingt gesehen "andere Wesen", eben sanfter, oder scheuen eher als die Männer davor zurück, Aggressionen so auszuleben, dass auch Gesetze gebrochen werden. Und weiter: Frauen haben weniger Zugang zu "kriminogenen" Situationen: "Solange der Mann am Steuer sitzt, hat die Frau wenig 'Chancen', mit dem Strassenverkehrsgesetz in Konflikt zu geraten." (C. Besozzi, in: Bundesamt für Statistik, Kriminalstatistik Nr. 5, Frauenkriminalität 1987).

Nun, es ist heute glücklicherweise nicht mehr nötig, sich kritisch mit der Theorie vom "biologischen Schwachsinn der Frau" auseinanderzusetzen. Lohnender wäre es, aus einigen sozialisationstheoretischen Modellen Hypothesen für die niedrige Quote der Frauendelinquenz in Verkehrsstrafsachen zu bilden und diese mittels differenzierter qualitativer Methoden zu überprüfen. Für ein Forschungsprojekt gibt das Thema reichlichen Stoff.

Als etwas handfestere Interpretationshilfen würde sich die Verknüpfung weiterer Variablen anbieten: Von Frauen erbrachte Fahrkilometer und Differenzierungen bezüglich des Anteils an Tages- und Wochenzeiten mit unterschiedlicher Verkehrsdichte. Diesbezügliches Zahlenmaterial, soweit überhaupt erhoben, bedarf der Aggregierung und Auswertung.

Dass Frauen 35% aller Führerausweisinhaber ausmachen, dass sie 40% der täglichen Autopendler stellen, zudem am übrigen beruflichen und privaten Verkehr (täglicher Einkauf, Grosseinkauf am Samstag) recht stark vertreten sind, lässt ihre statistisch ausgewiesene Gesetzestreue - respektive ihre niedrige Verurteilungsrate - in einem so geheimnisvollen Licht erscheinen, dass jede kriminologisch inspirierte Forscherin und jeder Forscher zu intensiveren Auseinandersetzungen mit dem Thema angeregt sein sollte. Zum Frommen der verkehrsdeliktisch stark belasteten Männer, möchte man hoffen: Vielleicht kann man (Mann!) im Strassenverkehr mehr Umsicht, Gelassenheit

und Verantwortung waltenlassen und damit die von niemandem gewünschte Repression durch staatliches Strafen begrenzen oder gar zurückdrängen.

3. Zivilstand

Partnerschaftliches Verbundensein in ehelicher, häuslicher Gemeinschaft wird in unserem Kulturkreis seit langem als Indiz für religionskonformes, staatlich förderungswürdiges, vermietergefälliges und insgesamt gesetzestreues Leben betrachtet. Mit besonderer Aufmerksamkeit haben Kriminologen seit jeher den sogenannten Zivilstand von Straftätern ins Auge gefasst. Ähnlich wie man früher unehelich Geborene oder Kinder von Geschiedenen mit peinlichster Akribie sogar in internen Gefängnisstatistiken erfasste, wurden und werden Straftäter nach der Art des rechtlich fixierten Verbundenseins oder Ungebundenseins in Statistiken festgehalten.

3.1 Was ist am Zivilstand so interessant?

Eine gewisse "vorwissenschaftliche" Neugier zur Frage des Zivilstandes verspürt wohl mancher, wenn er es beispielsweise mit der Herkunft von Schülern zu tun hat, mit Stellenbewerbern oder mit Kandidaten für politische Ämter - erst recht aber, wenn es um Straftäter geht. Vermag diese besondere Eigenschaft "Zivilstand" in quantitativer oder qualitativer Hinsicht etwas Schlüssiges über Verkehrsverhalten auszusagen? Zweifel sind angebracht, besonders dort, wo sich Delinquenz nicht in vorsätzlichen, motivabhängigem Verhalten äussert, sondern sich in fahrlässiger Begehungsweise und weitgehend unabhängig von spezifischen Beziehungskonstellationen manifestiert. Und gerade dies ist für das Verhalten - auch für das Fehlverhalten - im Straßenverkehr typisch. Nun werden hinsichtlich einer Beziehung zwischen Zivilstand und Verkehrsverhalten schnell Alltagshypothesen zur Diskussion gestellt, die - bei aller Lebensferne, die der gesetzlichen Fixierung einer partnerschaftlichen Verbundenheit anhaftet - als Versuch einer Annäherung an die Frage eines Konnexes zwischen partnerschaftlicher Bindung und Fahrverhalten nicht zum vornehmerein als untauglich erscheinen. Die gängigen Fragen lauten etwa:

- a) Verhält sich eine verheiratete Person nicht rücksichtsvoller im Straßenverkehr, da sie sich für den Partner und besonders auch für

Kinder verantwortlich fühlt und Solidarität mit dem anderen Verkehrsteilnehmer verspürt?

- b) Ist es so, dass sich junge Menschen viel häufiger als ältere "tempo-besoffen" ans Steuer setzen, sich und andere einem markant höheren Risiko aussetzen, bedeutend mehr Verurteilungen auf sich ziehen? (Wie sonst erklärt es sich, dass Versicherungen dazu übergehen, den 18- 25 jährigen aus gewissen Kantonen den Vollkasko- Versicherungsschutz generell zu verweigern?)
- c) Eine weitere Frage könnte zu Erörterungen folgender Art führen: Ist nicht der Geschiedene, Getrenntlebende oder Verwitwete, psychisch und physisch ohne feste Bindung, einsam und labil, vermehrt dem Trost von Medikamenten und Alkohol ausgeliefert? Ist er vielleicht häufiger ungünstig disponiert "unterwegs", beruflich und privat?

Die statistische Erfassung der Zivilstände ergibt folgenden Überblick (GRAPHIK 5):

- a) Bei der strafmündigen Bevölkerung sind:
 - 62% verheiratet
 - 24% ledig
 - 13% geschieden, getrennt oder verwitwet
- b) Bei den nach allen Strafgesetzen Verurteilten sind:
 - die Ledigen mit 55% in der Mehrzahl
 - die Verheirateten im Mittelfeld mit 32%
 - gefolgt von den Geschiedenen, Getrennten und Verwitweten ebenfalls mit 13%
- c) Bei den wegen SVG-Delikten Verurteilten ergibt sich fast das selbe Bild; es sind:
 - 53% ledig
 - 34% verheiratet
 - 13% geschieden, getrennt oder verwitwet

d) Bei den wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand Verurteilten sind:

- 48% ledig
- 38% verheiratet
- 14% geschieden, getrennt oder verwitwet

3.2 Zivilstand: Stark erhöhter Anteil der Ledigen im Vergleich zur Gesamtbevölkerung

Die oben erwähnten Alltagstheorien lassen sich durch diese grob gerasterte quantitative Erhebung weder erhärten noch widerlegen. Immerhin werden Tendenzen aufgezeigt, die verfeinerte Analysen als lohnend erscheinen lassen. Auffallend ist nämlich beim Tätermerkmal Zivilstand die Umkehrung der anteilmässigen Verhältnisse zwischen Verheirateten und Ledigen. Greifen wir ein Beispiel heraus: Bei der Gesamtpopulation machen die Ledigen 24% aus, bei den Alkoholtätern ist ihr Anteil mit 48% doppelt so hoch. Dieser Unterschied springt ins Auge. Quantitativ gesehen entspricht er der oben festgestellten Massierung krimineller Aktivitäten in den Altersgruppen der unter Dreissigjährigen. Dass sich die Anteile der Ledigen gegenüber den StGB - Delinquenten im Vergleich zu allen SVG- Delikten und auch zu den Alkoholdelikten stetig leicht vermindern, entspricht durchaus den Altersquoten dieser Kategorien (GRAPHIK 3). Die Korrelation ist einleuchtend, wenn man bedenkt, dass das Durchschnittsalter eines sich verheiratenden Mannes - die Männer stellen 92% der Verkehrstäter - bei 31½ Jahren liegt.

Nicht belegbar mittels der vorhandenen Daten ist die Annahme, jene Automobilisten, die ihren Partner freiwillig oder unfreiwillig verloren haben, kämen häufiger mit dem Gesetz und hier insbesondere dem Straßenverkehrsge setz in Konflikt: Ihr Anteil ist gleich hoch wie bei der Gesamtpopulation, und zwar bei allen Deliktskategorien, die hier verglichen werden. Angesichts dieses Befundes dürfte sich die Annahme, nach welcher **Geschiedene, Getrennte und Verwitwete Konflikthaftes in Form von strafbarem Verhalten ausleben** - als ein Vorurteil entpuppen. Allerdings sei auch hier auf eine Unzulänglichkeit der Statistik hingewiesen: **Geschiedene und Getrenntlebende weisen zweifellos andere demographische Merkmale auf als Verwitwete**, werden hier jedoch "in einen Topf geworfen".

Ziehen wir auch hier ein Fazit: Der Zivilstand ist eine rechtliche

Konstruktion, ein Attribut, das mit den tatsächlichen Gegebenheiten von partnerschaftlichem Gebunden- oder Ungebundensein und den damit einhergehenden Werthaltungen und Verhaltensweisen wenig zu tun hat: als formeller Status in eine verkehrsstrafenstatistische Analyse einbezogen, ist sein Erklärungswert eher gering. Ob verfeinerte qualitative Analysen ergiebigere Befunde zu Tage fördern würden, bleibt offen.

4. Nationalität

4.1 Stereotypen

Sind Ausländer krimineller als Schweizer? Diese oft und gern erörterte Frage beantwortet derjenige, der sich seine Meinung aufgrund oberflächlicher Kriminalitätsberichterstattungen in den Zeitungen bildet, klar mit ja. Diese Meinung entsteht durch die Summierung von Meldungen wie der folgenden, harmlosen, bei der täglichen Zeitungslektüre entdeckten:

"Neunzig Franken Busse und sechs Franken Spesen musste ein Franzose bezahlen, weil er auf einem Lausanner Bahnsteig in der Gegenwart zweier Polizeibeamten auf den Boden gespuckt hatte." (...)
(ap, Berner Zeitung vom 1. März 1989)

Und wenn es um einen Mann aus dem Kanton Appenzell Ausser- Rhoden gegangen wäre? Wäre seine nationale Identität der Erwähnung wert gewesen? - Vorurteile werden durch stereotype Wiederholung nicht wahrer. In einer Publikation des Bundesamtes für Statistik wurde kürzlich wieder darauf hingewiesen, dass die Verurteilten- Quote für Schweizer und in der Schweiz wohnhafte Ausländer nahezu identisch ist, wenn man die unterschiedliche demographische Struktur der beiden Bevölkerungsgruppen berücksichtigt (Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Zürich 1988, S.342). Dies ist auf den Umstand zurückzuführen, dass die sesshaften Ausländer in den jüngeren Altersklassen im Verhältnis zu den Schweizern übervertreten sind. Mit der Tatsache des grösseren Kinderreichtums der Ausländer mit Familiennachzug und besonders mit dem Phänomen der Remigration der älteren Jahrgänge ist dies plausibel erklärbar.

4.2 Proportional konstante Anteile

Wenn man die Verurteiltenquoten bei den verschiedenen Deliktsbereichen (GRAPHIK 6) etwas näher betrachtet, stellt man fest, dass sich keinerlei Differenzen ergeben: der Prozentsatz von rund 20% bleibt konstant. Nimmt man die Gruppe der niedergelassenen Ausländer für sich, entspricht dieser Anteil nicht der Ausländerquote von 15% bezogen auf die Gesamtpopulation: Es bleibt eine Differenz von einigen Prozenten zuungunsten der Ausländer bestehen.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass man auch bei den Strassenverkehrsdelikten - und insbesondere bei den alkoholisierten Fahrern - zwischen Schweizern und niedergelassenen Ausländern eine nur geringfügig unterschiedliche Kriminalitätsbelastung ausmachen kann. Ein Indiz für fast gelungene Assimilation? Ein Hinweis auf die Effizienz verkehrspolizeilicher Massnahmen oder auf die Unvoreingenommenheit der Strafverfolgungsorgane? Diese und weitere Fragen bedürften detaillierterer Untersuchungen, etwa im Sinne der Überlegungen von KUNZ über die besondere Situation, in der sich Ausländer der zweiten Generation befinden (K.-L. KUNZ, Ausländerkriminalität in der Schweiz. Umfang, Struktur und Erklärungsversuch, in: CARITAS Schweiz, Berichte 1/89, S.27 ff.): Die Wachsamkeit, die man Fremden entgegenbringt richtet sich auf die Nachkommen viel mehr als auf die zugewanderten Eltern. Das Bewusstsein, eigentlich nirgendwo hinzugehören, führt zu Identitätsstörungen, einer inneren Zerrissenheit, die durch widersprüchliche äussere Erwartungen verstärkt werden. Auch KILLIAS hat sich mit der Phänomenologie der Einwanderer-Nachkommen auseinandergesetzt; er betont die Wichtigkeit des Einbezuges biographischer Variablen wie Schul- und Berufsbildung, familiäre Situation, Werthaltung (valeurs) und kulturelle Orientierung (M. KILLIAS, La délinquance juvenile des migrants de la deuxième génération. Essai de bilan des recherches européennes, in: J. SCHUH (Herausg.), Jugend und Delinquenz, Grünsch 1988).

5. Rückfälligkeit

Die Vorstrafenbelastung von Delinquenten gilt in der Kriminologie seit jeher als eine der bedeutendsten Variablen der Täterpersönlichkeit. In der

allgemeinen Strafrechtspflege fassen die Organe der Justiz die "Karriere" eines Delinquenten reflexartig ins Auge. Art. 63 StGB über die Strafzumessung gebietet die Berücksichtigung auch des "Vorlebens", und Art. 67 StGB erheischt Strafverschärfung bei Rückfall.

In der Verkehrsstrafrechtspflege ist das Interesse für Vorbestrafung respektive Rückfälligkeit ebenfalls recht ausgeprägt. Eine der zentralen Fragestellungen lautet: Gibt es Messinstrumente dafür, dass bei gewissen Gruppen von Straftätern die Bereitschaft oder die Fähigkeit zur Einhaltung bestehender sozialer und rechtlicher Normen herabgesetzt - oder aber im Gegenteil: erhöht - ist? Inwiefern unterscheiden sich bedeutende Gruppen von Straftätern?

5.1 Spezifischer und unspezifischer Rückfall: Sind Verkehrsdelinquenten "treue Kunden"?

Um die Eigenart der Strassenverkehrsdelinquenz hinsichtlich der Wirkung von Strafen etwas deutlicher hervortreten zu lassen, sei wiederum ein Vergleich mit anderen Deliktskategorien angestellt, wobei nach unspezifischem Rückfall und spezifischem, "einschlägigem" Rückfall unterschieden wird (TABELLE 5). Dabei fällt auf, dass beim unspezifischen Rückfall Verkehrsstraftäter mit einer im Verhältnis zu den übrigen Delinquenten niedrigen Quote von 43% bei einer allgemeinen Rückfallquote von 49% in Erscheinung treten. Fassen wir den spezifischen Rückfall ins Auge, bei welchem Verkehrstäter erneut auch Verkehrsdelikte begehen, liegt die Quote mit 24% tief unter der allgemeinen Rückfälligkeit. Das allein besagt jedoch wenig aus.

Etwas aussagekräftiger ist der Vergleich der Verhältniszahlen beim spezifischen Rückfall. So ist etwa bei Delikten gegen Leib und Leben das Verhältnis 7 : 1, bei Sittlichkeitsdelikten 3,5 : 1, bei Strassenverkehrsdelikten hingegen etwa 2 : 1. Mit anderen und etwas spitzen Worten: Verkehrsstraftäter bleiben sich bezüglich Delinquenz erstaunlich treu oder sind weiterhin ausgeprägt auffällig. In dieser Beziehung ähneln sie wiederum der zweiten grossen Kategorie von Massenkriminalität - den Vermögensdelinquenten.

Bleibt hier noch zweierlei anzufügen. Erstens: Unter spezifischem

Rückfall ist nicht etwa die ausschliessliche erneute Begehung der einschlägigen Tat gemeint. Bei der erneuten Verurteilung können auch weitere Straftaten mit im Spiel sein. Statistisch gesehen fällt diese Kategorie jedoch nicht so stark ins Gewicht, weil etwa Dreiviertel aller Urteile nur gerade einen einzigen Straftatbestand enthalten. Zweitens: Aus feststellbaren Unterschieden zwischen Einweisungs- und Rückfälligkeit delinquenz kann auf eine Änderung der Einstellung, des Verhaltens, der Lebensweise geschlossen werden. Bei solchen Deutungen ist jedoch grosse Zurückhaltung am Platz, weil erfasste Rückfalldelinquenz in einem nicht näher bekannten Ausmass vom Entdecktwerden, von polizeilicher Intervention und von den Ergebnissen der Untersuchungshandlungen abhängt. "Kommissar Zufall" lässt grüssen - auch hier.

5.2 Längere Strafdauer: erhöhte Rückfallquote

Da wir im Rahmen dieses Versuchs einer statistischen Analyse die Busse als Sanktion ausgeklammert haben und das Schwerpunkt auf Freiheitsstrafen, und zwar insbesondere auf die unbedingte legen, ist es von Interesse, die Rückfälligkeit in Abhängigkeit der Dauer von vollzogenen Strafen ins Auge zu fassen. Dabei ist davon auszugehen, dass neben vielen anderen Faktoren, die Art und Weise, wie Strafen vollzogen werden, sich auswirken kann.

Allein, da diese Variable im Rahmen dieses Ueberblicks unberücksichtigt bleiben muss, beschränken wir uns auf die Variable "Strafdauer". Nur in Stichworten sei erwähnt, welche Wirkungen von Freiheitsstrafen ausgehen können, nämlich:

- Abschreckung
- (Re)sozialisierung
- Desozialisierung
- Stigmatisierung

Wenn wir uns mit den GRAPHIKEN 7 und 8 etwas näher beschäftigen, stellen wir bezüglich des Rückfalls bei Tätern, die unter anderem auch wegen SVG- Delikten eingesessen haben, folgendes fest:

a) Alle Verurteilten

die nach allen Gesetzen Verurteilten werden bei sehr kurzen Strafen (bis 1 Monat) knapp überdurchschnittlich rückfällig. Mit zunehmender Strafdauer sinkt die Rückfälligkeit ganz leicht, um dann ab Strafdauern von etwa 4 Monaten wieder anzusteigen. Beträgt die Dauer des Freiheitsentzugs mehr als 12 Monate, ist die Rückfallquote mit 55% um 6 Punkte über dem Durchschnitt (49% bei Verurteilungen nach allen Strafgesetzen).

b) Die unter anderem wegen SVG - Delikten Verurteilten:

Bei dieser gemischten Gruppe ist die Rückfallquote bei kurzen Strafen bis 3 Monate bei 40% konstant auf verhältnismässig tiefem Niveau. Ab drei Monaten schnellt die Quote in die Höhe; bei Strafen, die länger als 12 Monate dauern, beträgt die Rückfallquote 64% und liegt damit um 15% über dem Durchschnitt. Legt dies den Schluss nahe, dass längere Strafen nicht in dem von Richtern erhofften Mass abschreckend wirken? Oder aber: dass der "Denkzetteleffekt" respektive die Resozialisierungswirkung mit zunehmender Länge der Strafe von einem Dissozialisierungseffekt überlagert wird? Man denke etwa an Schwierigkeiten in der Arbeitswelt, der Wohnsituation, den familiären und partnerschaftlichen Verhältnissen...

c) Die nur wegen SVG- Delikten Verurteilten:

Bei "reinen" Strassenverkehrstätern ist das Absinken der Rückfallquote bei Strafen bis zu 3 Monaten nochmals ausgeprägter. Es scheint, als würde hier die "Denkzettelwirkung" am ehesten wirken; für die Gruppe der Alkoholtäter könnte man auch von einer gewissen "Heilsamkeit" des Freiheitsentzugs sprechen. Bei Strafen von drei bis 6 Monaten steigt die Rückfallquote wieder und erreicht mit 57% bei Freiheitsentzug von einem halben bis einem ganzen Jahr einen Höhepunkt; das sind 8 Punkte über dem Durchschnitt von 49% genereller Rückfälligkeit.

Bei der Interpretation dieser Rückfallquoten, die das Bild einer gekrümmten Peitsche ergeben oder einer schrägen Mondsichel gleichen, ist

grosse Vorsicht am Platz. Keineswegs kann daraus ein Beweis für oder gegen die vom Gesetzgeber anvisierte Wirksamkeit der Freiheitsstrafe geführt werden. Man denke etwa daran, dass die verschiedenen Komponenten des Strafvollzugs - Betreuung und Behandlung auf der einen Seite, die mit dem Entzug der Freiheit verbundene Repression und Dissozialisierung auf der anderen Seite - miteinander interagieren, sich in mancher Beziehung ganz oder teilweise neutralisieren. Man denke sodann an die Vielzahl von einwirkenden Faktoren wie Persönlichkeitsstruktur, soziales Umfeld vor und nach dem Freiheitsentzug. Und man verliere nicht aus den Augen, dass es im Leben so etwas gibt, das sich herkömmlicher Statistik und wissenschaftlicher Untersuchung völlig entzieht: Glück und Unglück, Pechsträhnen, Chancen, Zufälle.

Die vorgelegten Befunde bezüglich unterschiedlicher Quoten bei spezifischem und unspezifischem Rückfall einerseits und bei verschiedener Strafdauer andererseits lassen keine schlüssigen Interpretationen zu. Es stellen sich vielmehr eine ganze Reihe von Fragen, die je nach theoretischem Konzept zur Bildung unterschiedlicher Hypothesen führen können. Es bleibt der Forschung ein weites Feld, sich mittels qualitativer Methoden weiter mit dem Phänomenen Rückfall und Bewährung zu beschäftigen. Das Bundesamt für Statistik steht erst am Anfang dieser Aufgabe - und ist dabei auf engen Kontakt mit Praxis und Forschung angewiesen.

6. Die Sanktionen bei Art. 91 SVG im interkantonalen Vergleich

6.1 Ein "gefundenes Fressen"

Die Anteile der verschiedenen Sanktionsarten, wie sie sich aus der schweizerischen Urteilsstatistik ergeben, seien kurz in Erinnerung gerufen (TABELLEN 2 und 3): Bussen wurden 1987 in 25% (33%), bedingte Freiheitsstrafen in 37% (45%), unbedingte Freiheitsstrafen in 17% (20%) und Massnahmen in 1% (1%) ausgesprochen. (Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf Verurteilungen gemäss allen strafrechtlichen Bestimmungen). Es ist für Statistiker immer ein "gefundenes Fressen", zu untersuchen, inwiefern die Sanktionspraxis der Kantone vom gesamtschweizerischen Mittelwert abweicht respektive übereinstimmt. Die GRAPHIKEN 9 bis 11 geben einen Überblick über die nach allen Gesetzen Verurteilten im interkantonalen Vergleich (Am

Rande sei angemerkt, dass statistische Mittelwerte nicht gleichbedeutend sind mit anzustrebenden, vorbildlichen Werten). - Im folgenden geht es um die Sanktionen von Verstößen gegen Art. 91 SVG, Fahren in angetrunkenem Zustand. Wenn wir den Blick auf Übereinstimmungen werfen, finden wir nur einen einzigen Kanton, der den drei mittleren Werten - Massnahmen bleiben hier unberücksichtigt - auf wenige Prozente genau entspricht: Freiburg. Liegt es daran, dass dies der Kanton mit der Sprachgrenze ist? Keineswegs - wie GRAPHIK 12 zeigt: ausgeprägte Unterschiede finden wir sowohl in der Romandie wie in der Deutsch- Schweiz. Ausgewählt wurden 6 der Kantone, die rund 750 und mehr Urteile ausgefällt haben: Zürich, Bern, St. Gallen, Tessin, Waadt und Genf; weggelassen wurden Wallis und Graubünden.

6.2 ... Schwierig zu verdauen.

- a) Bei den ausgewählten deutschschweizer Kantonen fallen zunächst die Unterschiede bezüglich der Beliebtheit von Freiheitsstrafen auf. St. Gallen liegt mit 84,5% Freiheitsstrafen im obersten, mit nur knapp 15% Bussen im unteren Bereich. Zürich dagegen setzt auf Freiheitstrafe und Busse, Bern dagegen vermehrt auf Freiheitsstrafen. Was nun die unbedingten Freiheitsstrafen anbelangt, liegt Bern mit 29% zusammen mit Freiburg, Aargau, Graubünden, Schaffhausen, Basel- Stadt und Waadt - in dieser Reihenfolge zum Spitzenreiter der unbedingten Verurteilung - im oberen Bereich.
- b) Betrachten wir nun die Kantone der welschen und italienischen Schweiz: hier stossen die Gegensätze extrem aufeinander! Im Kanton Tessin hat man sich auf die Geldbusse mit 73% aller Sanktionen eingeschworen und scheint insbesondere vom Instrument der bedingten Freiheitsstrafe nichts zu halten. Ganz anders im Kanton Waadt, wo generell die Freiheitsstrafe - 91%! - genehm ist, beliebter als im Kanton der ehemaligen "gnädigen Herren"; Bussen dagegen spielen mit 8% eine völlig untergeordnete Rolle. Wiederum anders im Kanton Genf: Freiheitsentziehende Sanktionen werden insgesamt nur in 27 von 100 Fällen verhängt - und von 100 "Blaufahrern", die vor Gericht stehen, werden nur 7-8 zu einer unbedingt vollziehenden Freiheitsstrafe verurteilt.

- c) Bei den kleineren Kantonen mit etwa gleich hohen Urteilsziffern gäbe es noch manches Exotikum zu erwähnen; ich beschränke mich auf das Unerklärlichste: im Kanton Uri wird nur 1% der Alkoholtäter mit einer Busse - wohlgernekt als Hauptstrafe - belegt, in den benachbarten Kantonen Ob- und Nidwalden hingegen rund 64%. Unmöglich, diese verwirrende Vielfalt der Sanktionspraxis im Rahmen dieser Skizze analysieren zu wollen! Aber eine faszinierende Aufgabe für neugierige Forscher! Und keine leichte, wenn man bedenkt, dass unter Anwendung grösster Sorgfalt eine ganze Anzahl von Variablen in die Untersuchung einzubezogen werden müssen, - zum Beispiel: Länge und Art des Strassennetzes, Motorfahrzeugbestand, gefahrene Fahrzeugkilometer, Bevölkerungsdichte, Existenz von grösseren Agglomerationen, Bestände der Verkehrspolizei - und warum nicht? - Alkoholkonsum pro Kopf, Weinproduktion usw.

Der kurze Überblick zeigt eine Problematik auf: Niemand möchte im Ernst am Prinzip der Unabhängigkeit der Gerichte rütteln. Eine Sanktionspraxis aber, die krasseste Unterschiede bezüglich eines der elementarsten Rechtsgüter, nämlich der Freiheit, aufweist, lässt uns daran zweifeln, ob das Prinzip der Gleicheit aller vor dem Gesetz in diesem Bereich der Strafrechtflege wirklich gilt.

7. Schlussbemerkung

Es liegt im Wesen eines skizzenhaften Überblicks, dass zu einzelnen Phänomenen vertiefende Erörterungen kaum möglich sind. Der Versuch einer statistischen Analyse vermag vielleicht die Diskussion über differenziertere Fragestellungen anzuregen. Nicht selten aber stehen die dazu notwendigen Daten (noch) nicht zur Verfügung. Ob aller Unzulänglichkeiten findet man Trost bei einem griechischen Philosophen, der sich ebenfalls ausgiebig mit Zahlen beschäftigt hat. Ein Schüler des Pythagoras scheint sich unmittelbar an uns als Findende und Suchende zu wenden:

*"Was sie nun für Ähnlichkeiten
in den Zahlen und Harmonien
mit den Vorgängen am Himmel
und seinen Teilen und der gesamten Weltordnung
finden konnten,
das gebrauchten sie.
Wo aber etwas fehlte,
da suchten sie etwas hinzu,
damit ihre ganze Darstellung
einen Zusammenhang ergebe."*

TABELLE 1

STRAFURTEILE NACH GESETZEN (1987)	
48%	Strassenverkehrsgesetz (SVG)
34%	Strafgesetzbuch (StGB)
10%	Betäubungsmittelgesetz (BetMG)
3%	Militärstrafgesetz (MStG)
7%	Gesetz über Aufenthalt und Niederlassung der Ausländer (ANAG)
 N = 65'400	
Da ein Urteil mehrere Straftaten sanktionieren kann, übersteigt die Summe 100%	

TABELLE 2

Wichtigste registrierte Straftaten¹

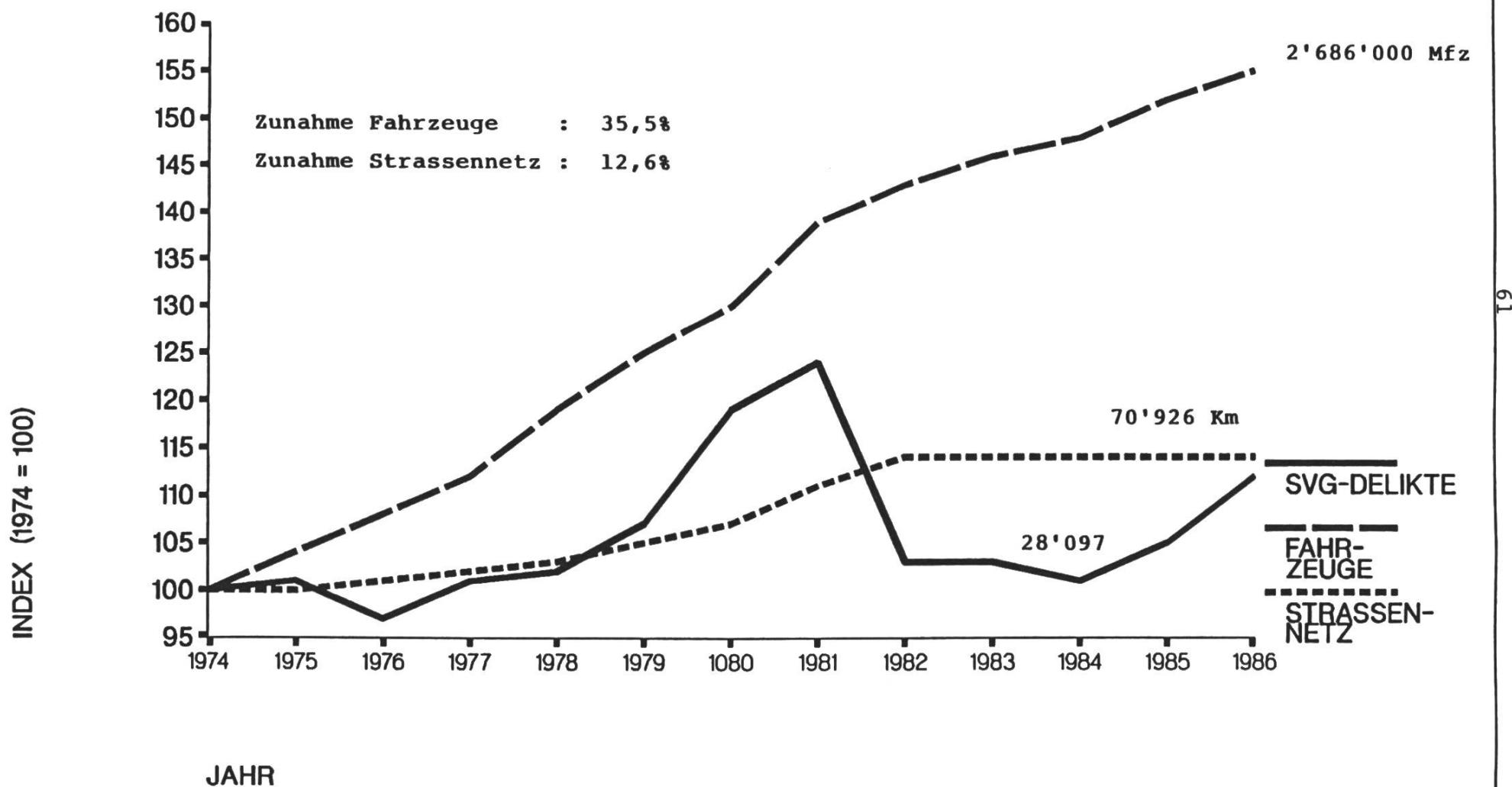
- Verletzen der Verkehrsregeln (SVG Art. 90):	18'222
- Fahren in angetrunkenem Zustand (SVG Art. 91):	16'560
- Entwendung von Motorfahrzeugen zum Gebrauch (SVG Art. 94):	1'844
- Konsum von Betäubungsmitteln (BetmG Art. 19a):	2'357
- Konsum und Handel von Betäubungs- mitteln (BetmG Art. 19 und 19a):	3'099
- Allein Handel von Betäubungsmitteln (BetmG Art. 19):	814
- Einfacher Diebstahl (StGB Art. 137):	8'940
- Veruntreuung (StGB Art. 140):	1'075
- Betrug (StGB Art. 148):	2'136
- Unterschlagung (StGB Art. 141):	58
- Raub (StGB Art. 139):	388
- Notzucht (StGB Art. 187):	73
- Unzucht mit Kindern (StGB Art. 191):	334
- Einfache Körperverletzung (StGB Art. 123):	794
- Fahrlässige Körperverletzung (StGB Art. 125):	835
- Fahrlässige Tötung (StGB Art. 117):	380
- Vorsätzliche Tötung (StGB Art. 111):	30
- Schwere Körperverletzung (StGB Art. 122):	36
- Mord (StGB Art. 112):	12
- Vorsätzliche Brandstiftung (StGB Art. 221):	88
- Dienstverweigerung (ohne Dienstver- weigerung aus Gewissensgründen)	445
(MStG Art. 81.1)	

¹ Anzahl Urteile, in denen die betreffenden Straftaten erwähnt sind. Mehrfachnennungen sind möglich.

TABELLE 3

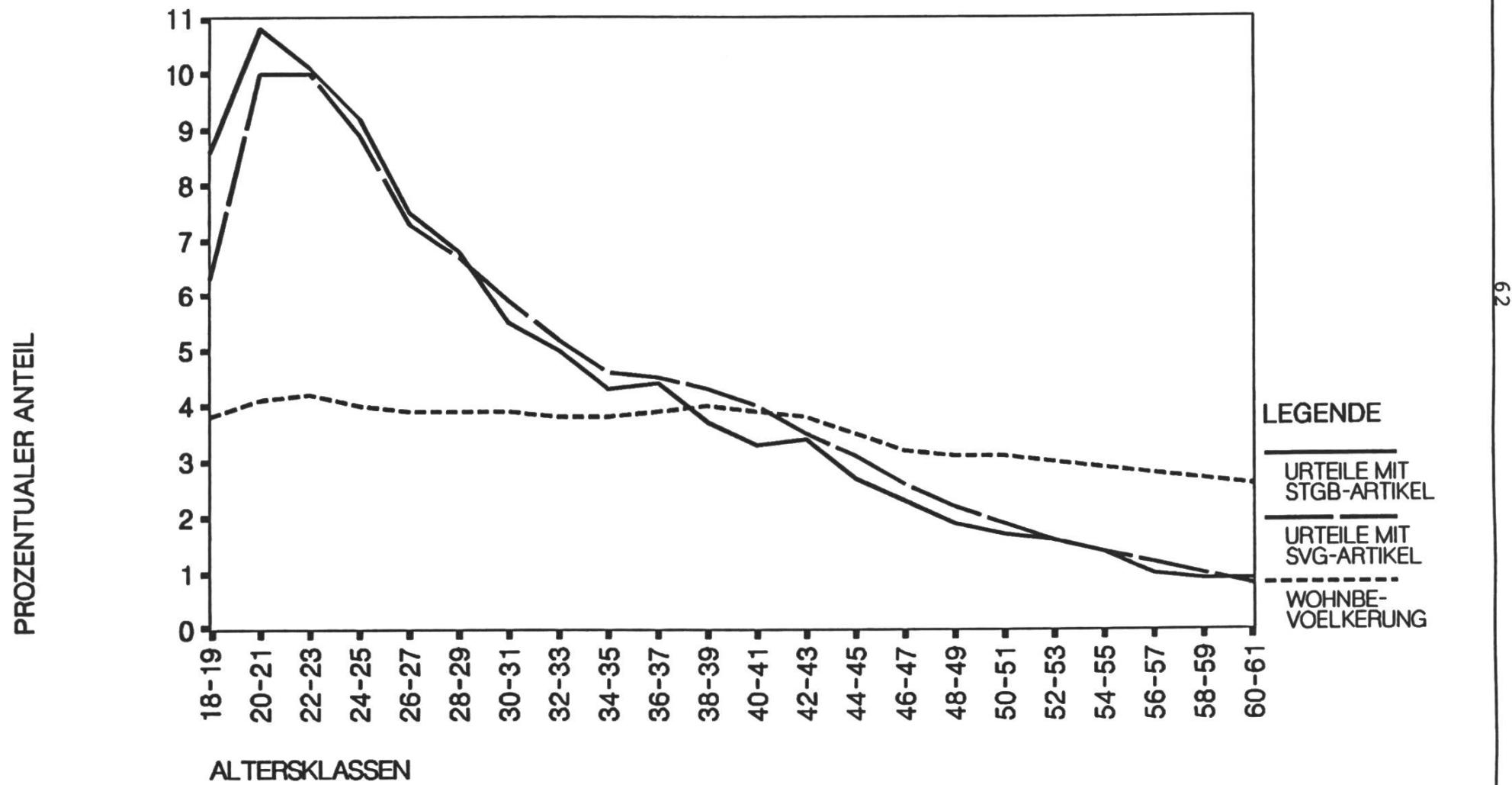
Verurteilungen nach Strafbestimmungen des SVG (Urteile 1987)			
Artikel		Anzahl	%
Art. 90	Verletzung von Verkehrsregeln	18222	57
Art. 91/1	Fahren in angetrunkenem Zustand	15351	48
Art. 92	Pflichtwidriges Verhalten bei Unfall	2782	9
Art. 93	Nichtbetriebsichere Fahrzeuge	1394	4
Art. 94	Entwendung zum Gebrauch	1844	6
Art. 95	Fahren ohne Fahrerausweis	3542	11
Art. 96	Fahren ohne Fahrzeugausweis	2248	7
Art. 97	Missbrauch von Ausweisen und Schildern	3742	12
Art. 98	Signale und Markierungen	37	0,1
Art. 99	Weitere Widerhandlungen	1284	25
		N= 31702	
Die Summe ergibt mehr als 100%, da Mehrfachnennungen möglich sind.			

GRAPHIK 1 Strassenverkehrsdelikte im Vergleich mit dem Schweiz. Strassennetz und dem Motorfahrzeugbestand 1974 - 1986 (Index 1974 = 100)

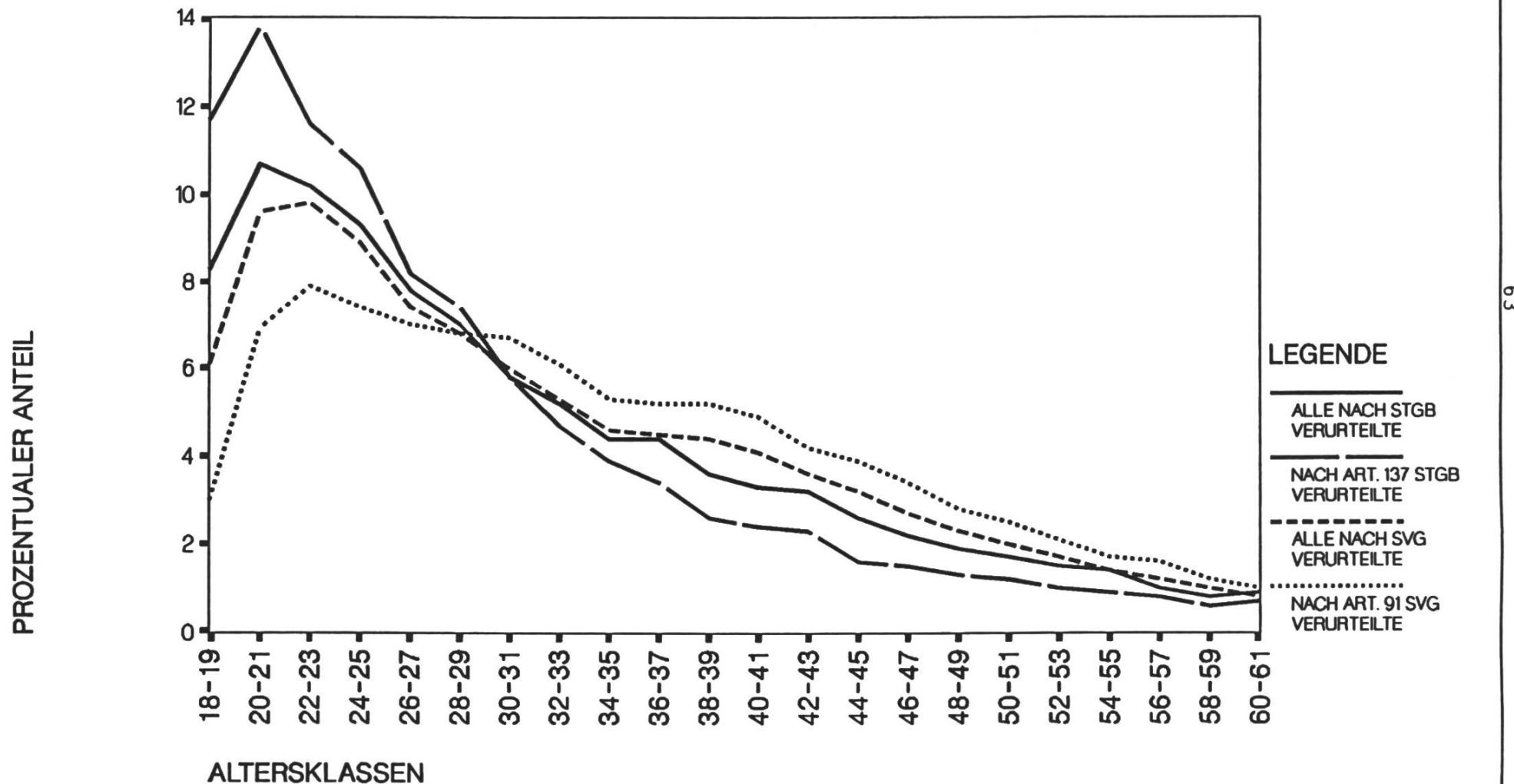


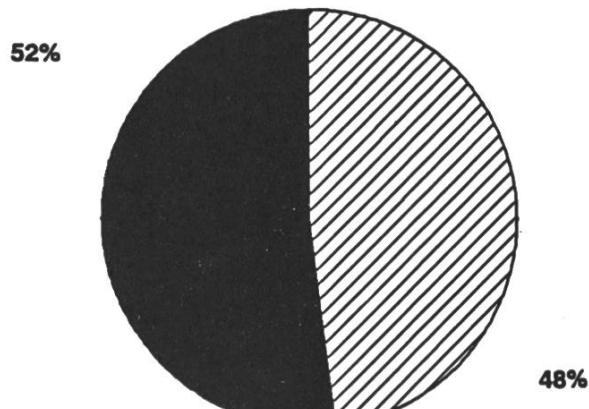
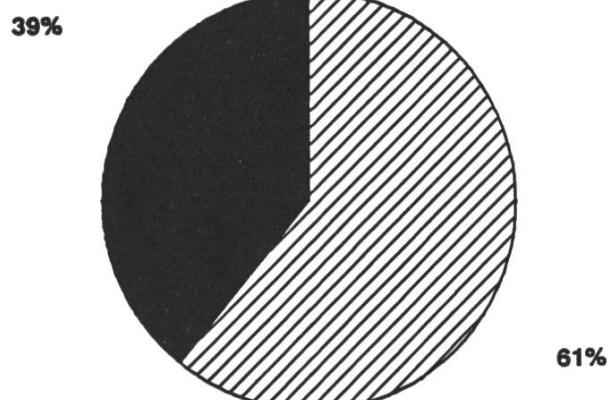
GRAPHIK 2

**Nach StGB, bzw. nach SVG verurteilte Personen im Vergleich
zur strafmündigen Wohnbevölkerung**



**GRAPHIK 3 Nach StGB verurteilte Personen im Vergleich zu Delikten
gemäss SVG 1987**



GRAPHIK 4**Anteile der Frauen****WOHNBEVÖLKERUNG****FAHRZEUGLENKER****LEGENDE**

- FRAUEN
- MAENNER

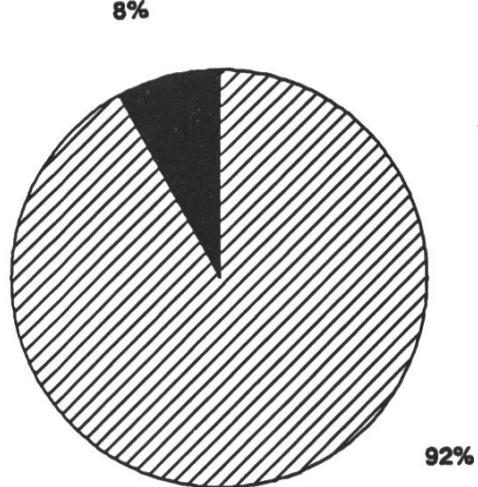
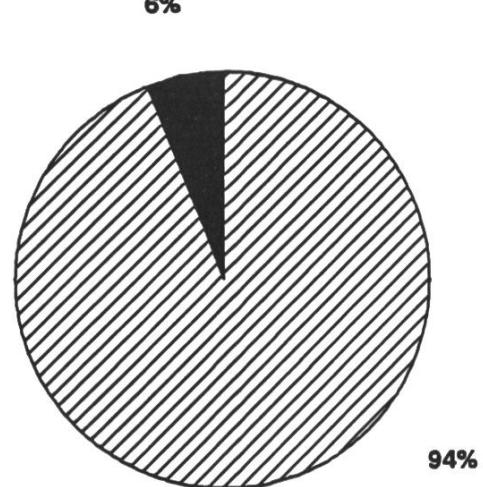
SVG-DELIKTE**FIAZ**

TABELLE 4

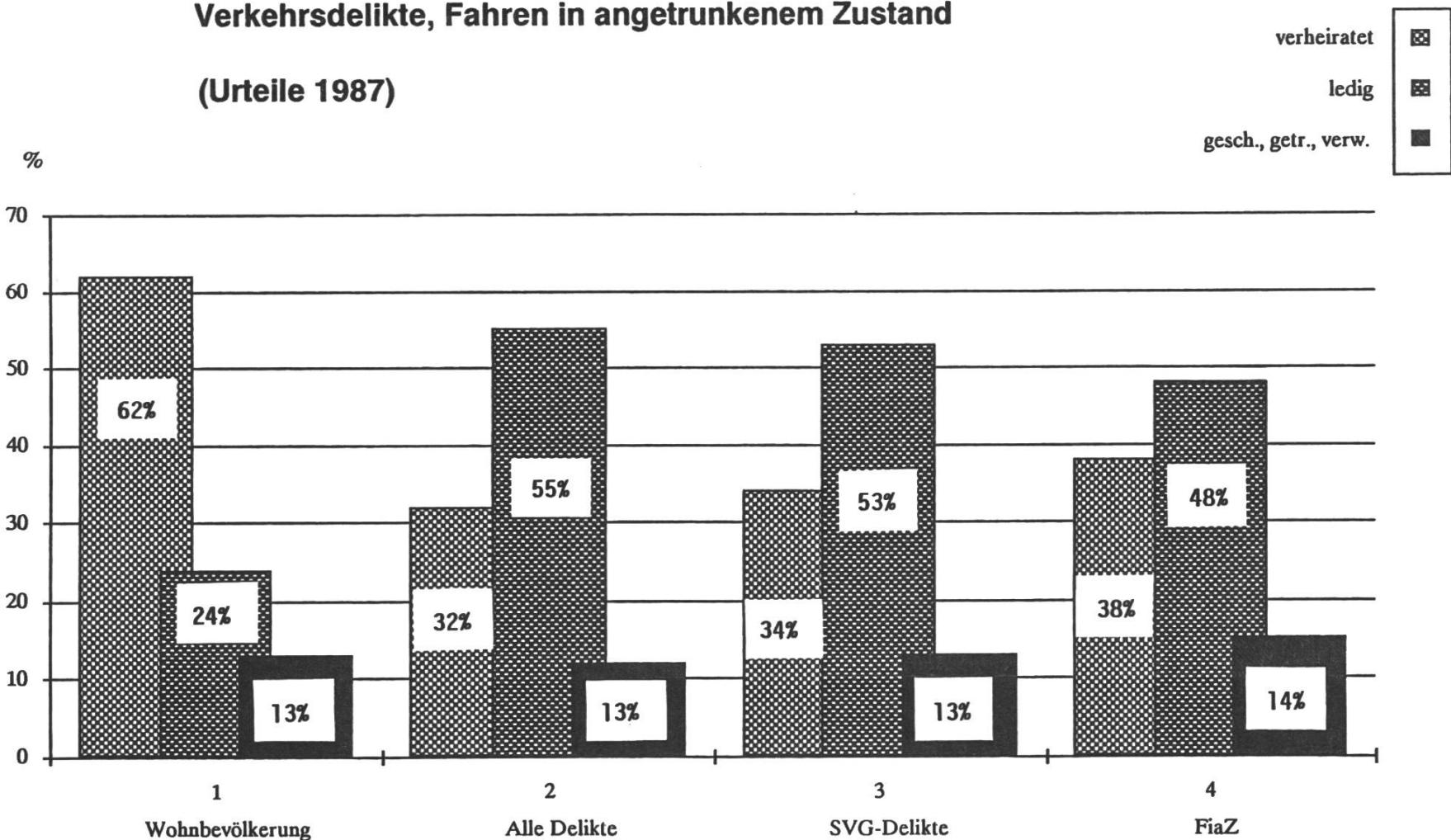
Alter und Geschlecht: Strafmündige Wohnbevölkerung, Straftaten, Verkehrsdelikte, Fahren in angetrunkenem Zustand (Urteile 1987)									
Alter	alle Delikte		alle SVG		FiaZ		Bevölkerung		
Geschlecht	W	M	W	M	W	M	W	M	
18 - 19	14,1	85,9	5,8	94,2	2,8	91,2	48,9	51,1	
20 - 24	13,7	86,3	7,9	92,1	4,7	95,3	49,4	50,6	
25 - 29	12,2	87,8	8,1	91,9	6,9	94,1	49,8	50,2	
30 - 34	12,4	87,6	8,9	91,1	7,4	92,6	49,7	50,3	
35 - 39	12,4	87,6	9,6	90,4	7,7	92,3	49,4	50,6	
40 - 44	12,2	87,8	9,0	91,0	7,5	92,5	49,2	50,8	
45 - 49	13,5	86,5	9,9	90,1	7,3	92,7	49,9	50,1	
50 - 59	12,9	87,1	6,6	93,4	4,0	96,0	51,2	48,8	
60.....	14,0	86,0	5,8	94,2	3,0	97,0	58,4	41,6	
Insgesamt	12,9	87,1	8,2	91,8	6,0	94,0	51,9	48,1	

GRAPHIK 5

Zivilstand: Strafmündige Wohnbevölkerung, Straftaten,

Verkehrsdelikte, Fahren in angetrunkenem Zustand

(Urteile 1987)



GRAPHIK 6

Schweizer und Ausländer: Wohnbevölkerung, alle Straftaten, SVG-Delikte,
Fahren in angetrunkenem Zustand (Urteile 1987)

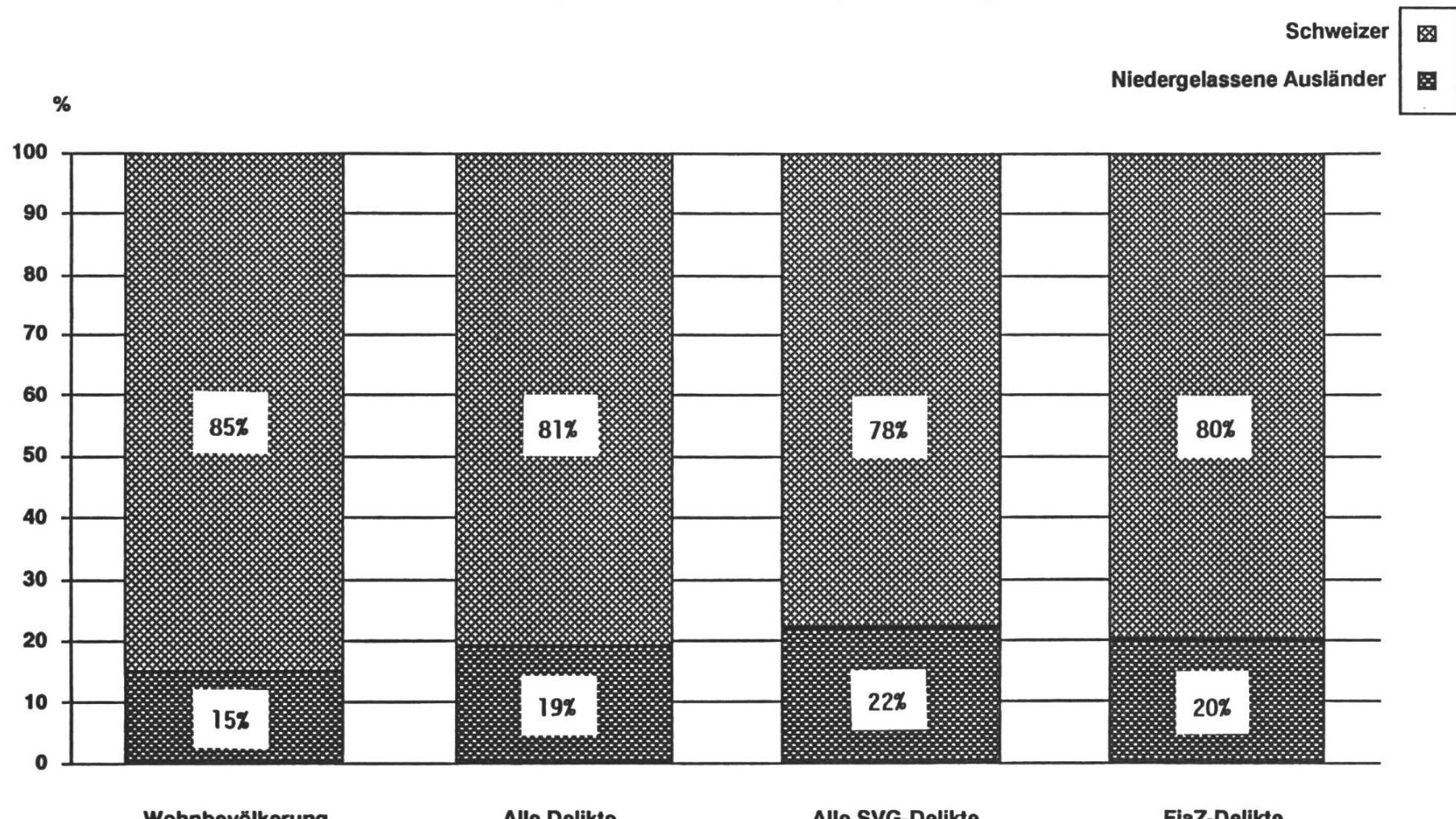


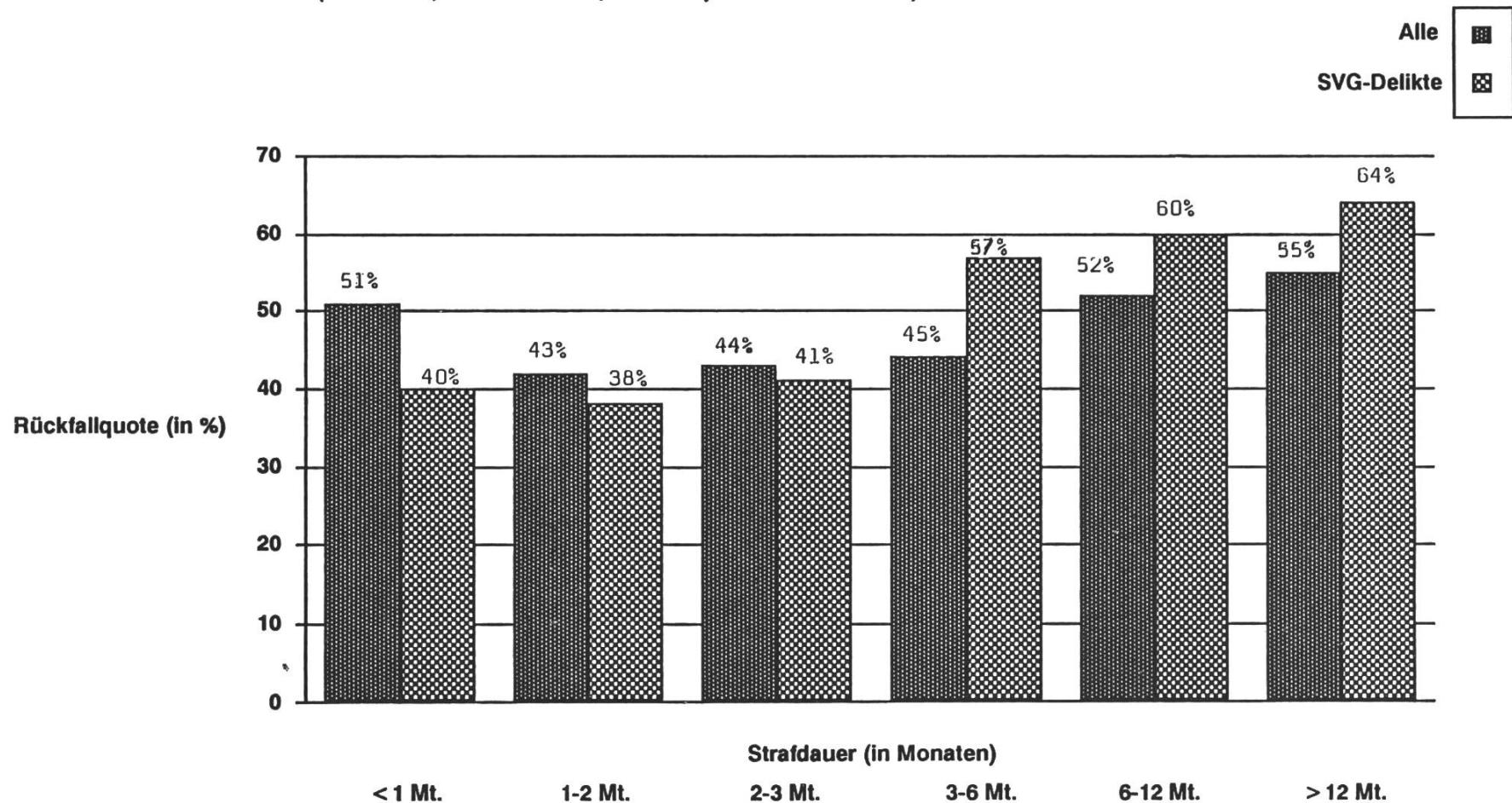
TABELLE 5

Rückfallquote nach der Art des Deliktes
(Schweizer, 1982 entlassen, Rückfall nach 60 Monaten)

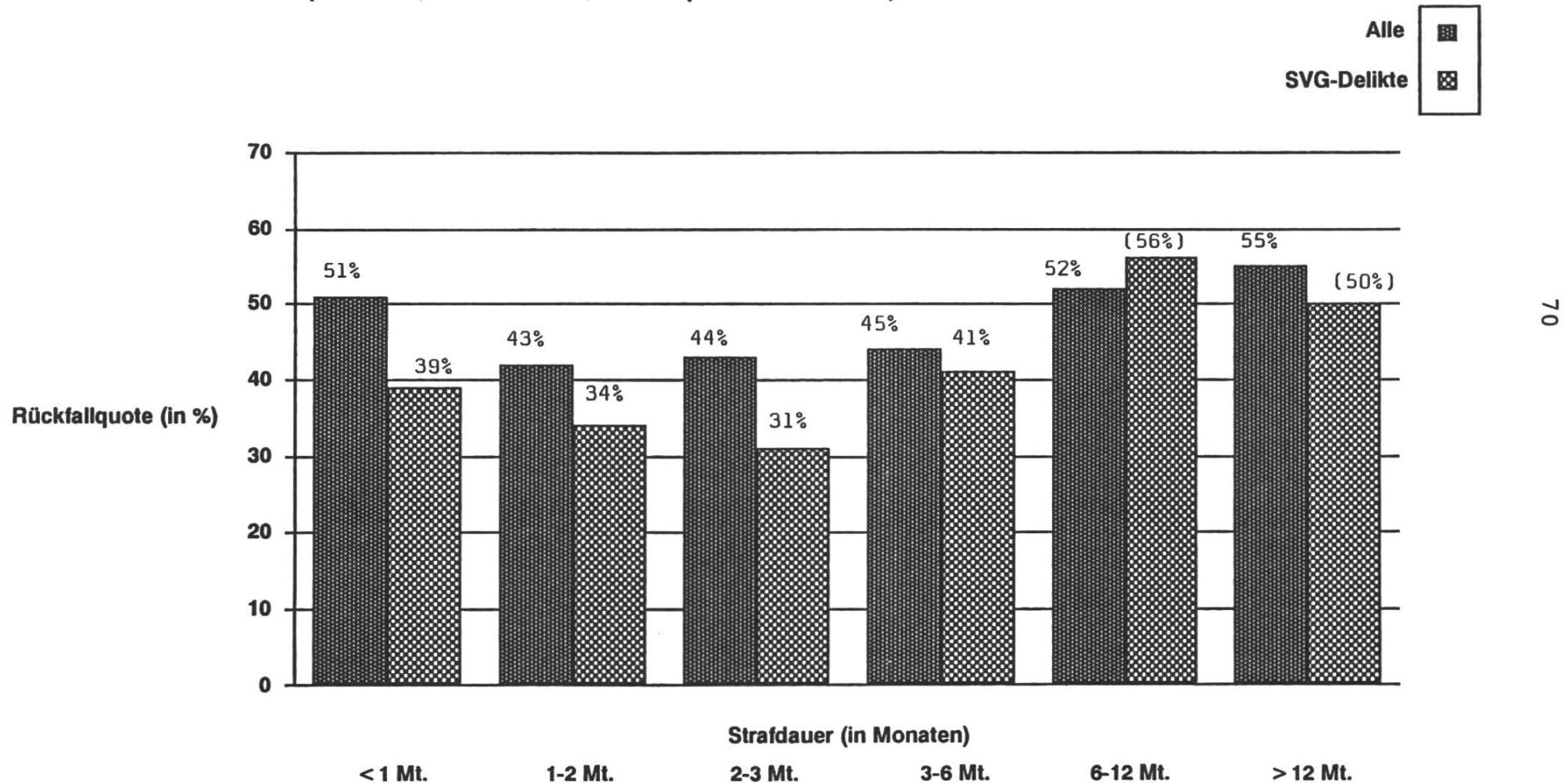
Delikt	Rückfallquote nach 60 Monaten		
	allgemeiner Rückfall ¹⁾	spezifischer Rückfall ²⁾	Anzahl
Straftat			
Vermögen	64%	33%	1472
Leib und Leben	54%	8%	154
Sittlichkeit	47%	13%	133
Strassenverkehr	43%	24%	2727
Betäubungsmittel	62%	28%	494
Allgemeiner Mittelwert der Rückfälligkeit = 49%			
1) Verurteilung zu einer unbedingten Freiheitsstrafe wegen irgendwelcher Straftaten 2) Verurteilungen zu einer unbedingten Freiheitsstrafe auch wegen eines Deliktes der einschlägigen Kategorie der früheren Verurteilung			

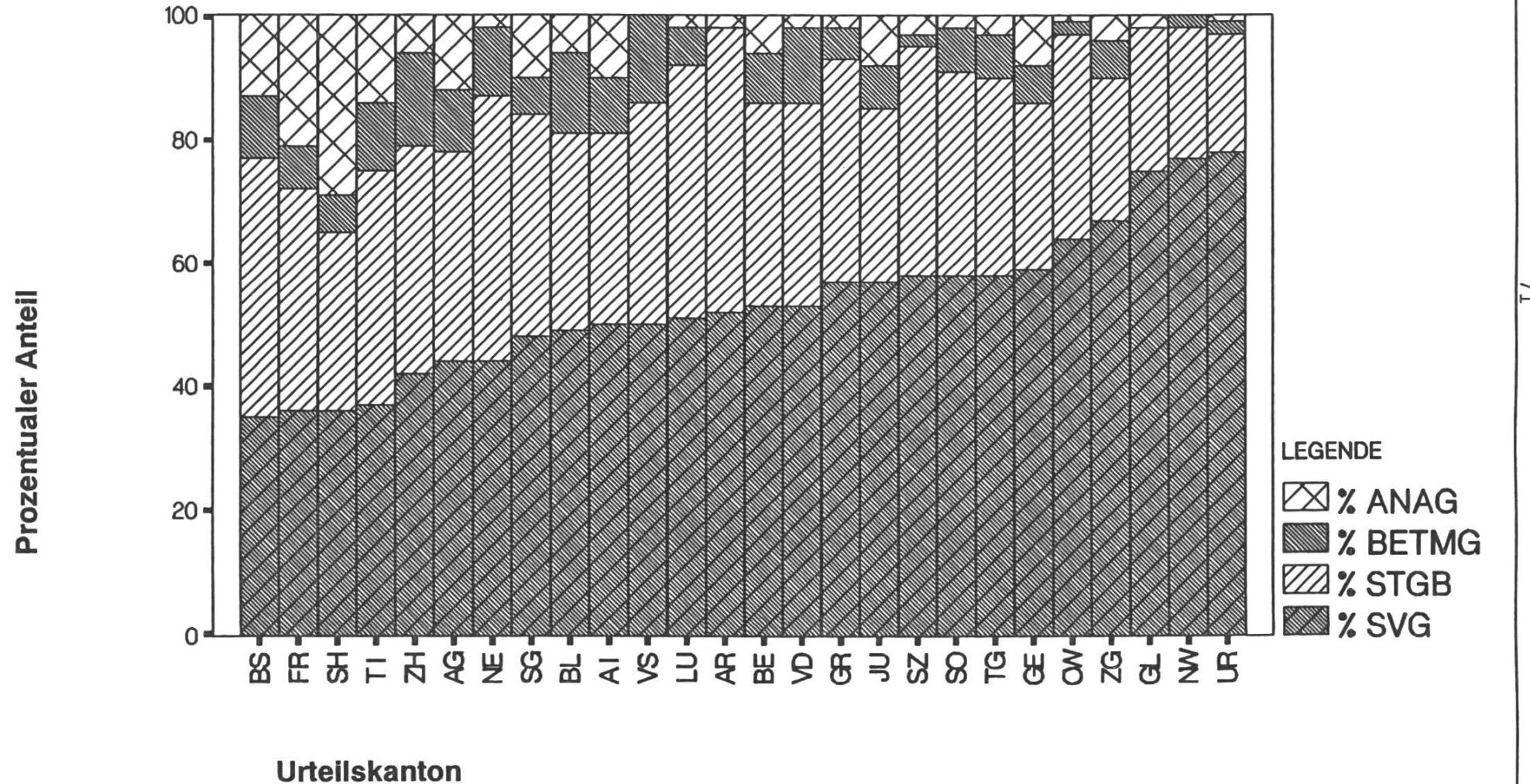
GRAPHIK 7 Rückfall in Abhängigkeit von der Strafdauer bei Personen, die auch wegen Straßenverkehrsdelikten Strafen verbüßt haben

(Schweizer, 1982 entlassen, Rückfallquote nach 5 Jahren)

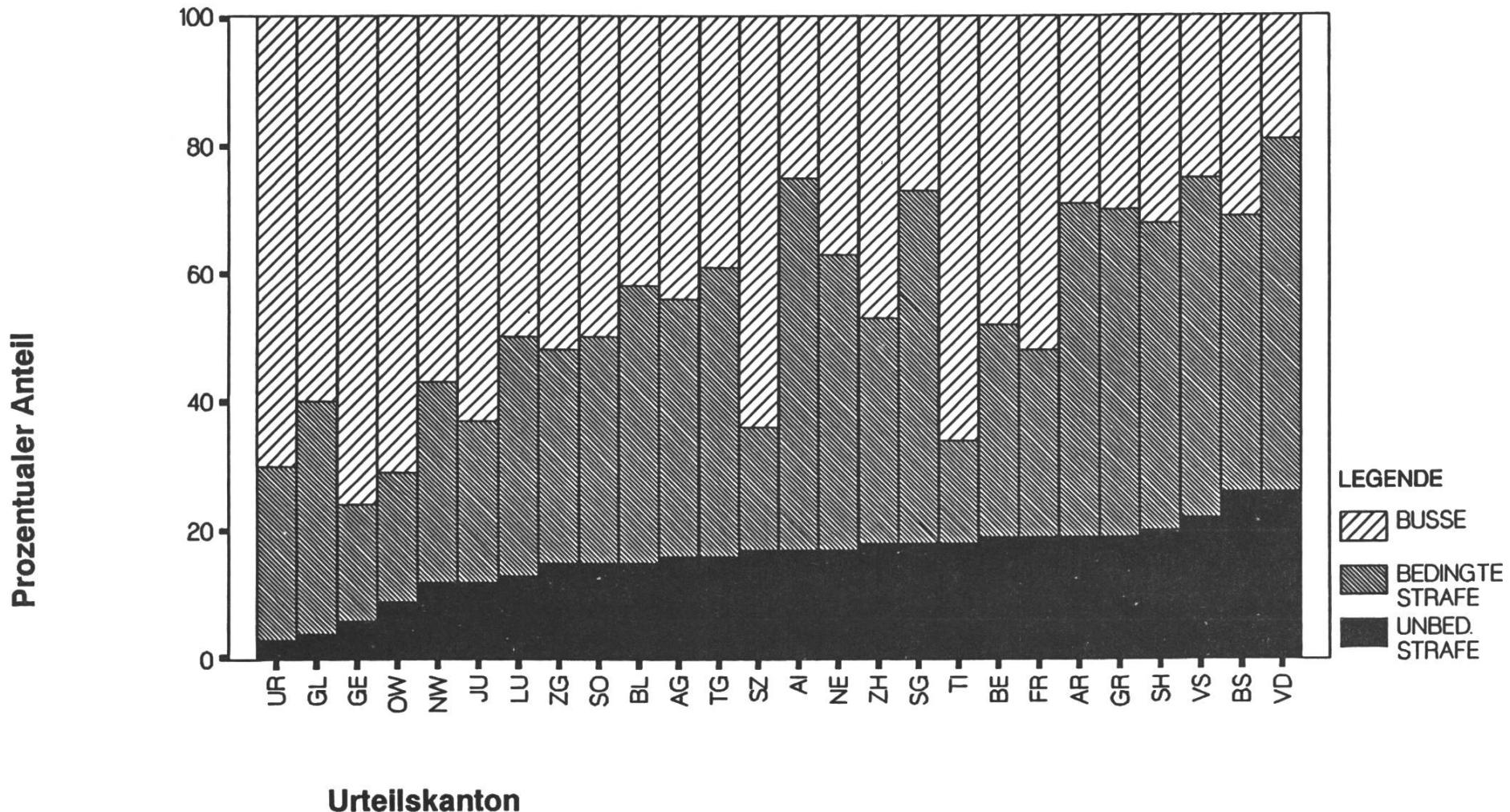


GRAPHIK 8 Rückfall in Abhängigkeit von der Strafdauer bei Personen, die nur wegen Strassenverkehrsdelikten Strafen verbüßt haben
 (Schweizer, 1982 entlassen, Rückfallquote nach 5 Jahren)

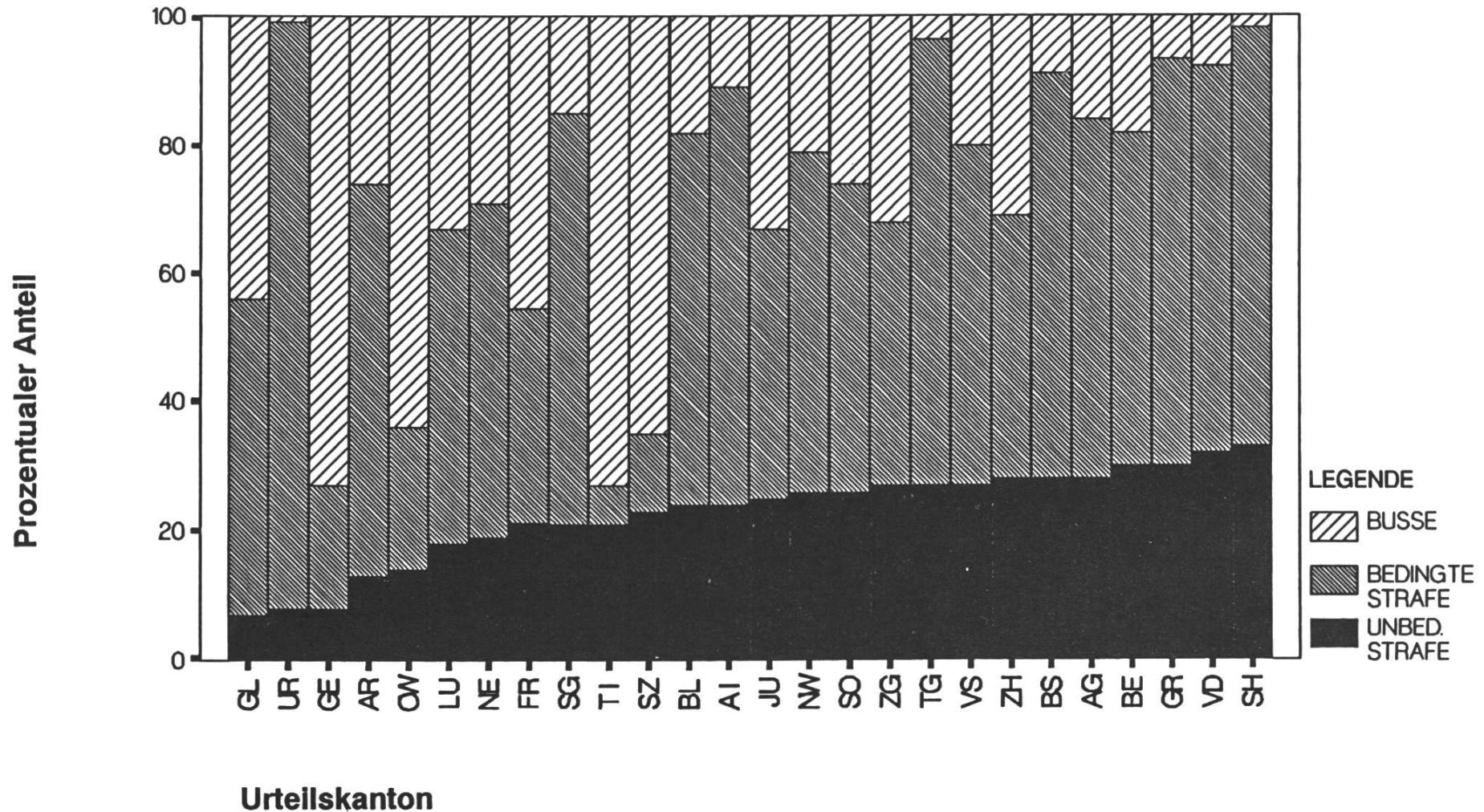


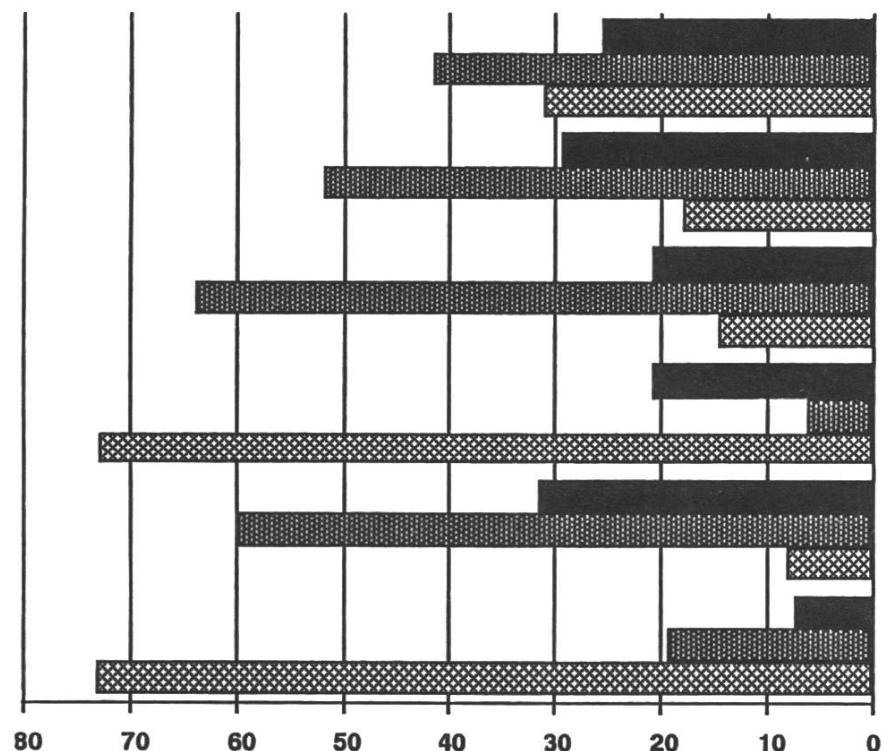
GRAPHIK 9**Verurteilungen nach Hauptgesetzen und nach Urteilskanton 1987**

GRAPHIK 10 Verurteilungen nach dem SVG nach Urteilstkanton und Sanktionsart 1987



GRAPHIK 11 Verurteilungen nach dem SVG nach Urteilstkanton und Sanktionsart 1987
Nur Urteile mit Art. 91 SVG



Sanktionspraxis: Busse, bedingte und unbedingte Freiheitsstrafe (1987)**Fahren in angetrunkenem Zustand****Alle Delikte**