

Zeitschrift:	Reihe Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie = Collection criminologie / Groupe suisse de travail de criminologie
Herausgeber:	Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie
Band:	7 (1989)
Artikel:	Kriminogene Potenzen des Automobils
Autor:	Mergen, Armand
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1051275

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: 15.01.2026

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

KRIMINOGENE POTENZEN DES AUTOMOBILS

Armand Mergen

Im Mittelpunkt des Interesses steht seit vielen Jahren die Delinquenz im Strassenverkehr. Die echte Kriminalität, das sind die klassischen Verbrechen, die sich des Verkehrs, seiner Objekte und Situationen als Ausführungsinstrumente bedienen, findet nur am Rande Beachtung.

Das Unterscheidungskriterium zwischen Delinquenz und Kriminalität liegt in der zielgerichteten Absicht des Täters. Die Unfälle im Verkehr sind nicht beabsichtigte, obwohl verursachte Ereignisse. Sie sind als programmierte Zufälle anzusehen. Verbrechen im Verkehr sind beabsichtigt.

Verkehrsdelikte sind meist Gefährdungsdelikte. Die Juristen wenden auf sie die Schuldformen der "culpa" (Fahrlässigkeit) oder des "dolus eventualis" (des Inkaufnehmens) an. Auch das Konstrukt der "actio libera in causa" nehmen sie zu Hilfe.

Das Auto hat vordergründig die Funktion eines Fortbewegungsmittels. Wenn es in dieser Funktion benutzt wird und dabei Fehler oder Verstöße gegen die Verkehrsordnung zu Unfällen führen, haben wir es mit Delinquenz zu tun.

Auch wenn es nicht zum Unfall kommt, gefährdet das Automobil dennoch die eigene Sicherheit und die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer. Der Verkehr an sich, das Abenteuer des Sich auf Strassen auto-, also selbst-mobilen Fortbewegens wird sich selbst zur Gefahr, denn, wenn Sicherheit kein primär persönliches Anliegen ist und im Vergleich zu anderen Werten, wie Reichtum, Macht, Einfluss, Durchsetzung, Lebensfreude oder Bequemlichkeit häufig einen eher geringeren Stellenwert hat (Böcher), dann bekommt die Sicherheit im Strassenverkehr einen ganz besonderen Charakter. Tatsächliche, absolute Sicherheit gibt es nicht. Der Mensch lebt in allen Situationen, besonders ausserhalb seines "Nestes", riskiert, ohne dass ihm

die eigene Unsicherheit, die Gefährdung, auch bewusst ist, da er sie nicht unmittelbar als solche erlebt.

Selbst kritische Gefährdungssituationen haben kaum prägende Nachwirkungen, denn der Verkehrsteilnehmer erlebt täglich, dass er heil aus ihnen herauskommt. Er vertraut auf seine Fahrtüchtigkeit und ist überzeugt stets situationsangepasst zu reagieren. Die verborgenen oder auch die offenen Risikofaktoren, die in seinem Handeln und in der Situation in die er sich begibt liegen, werden nicht als Gefahren erlebt, vor denen man Angst hat.

Die Automobilhersteller entsprechen den Bedürfnissen der Kunden - und bauen kriminogene Potenzen in ihre Produkte hinein. Immer stärkere und schnellere Autos kommen - trotz des auf fast allen Straßen vorgeschriebenen Tempolimits - auf den Markt und werden gekauft. Sie reizen zum deliktuellen Missbrauch; sie sprechen die Risikofreudigkeit des Fahrers an; sie vermitteln ein Gefühl der Macht und sie verschaffen einen, meist falschen, Status. Die Automobilindustrie ist primär an Verkauf interessiert, dann erst auch an der Sicherheit, obwohl sie vorgibt mit technischen Ausrüstungen immer "sicherere" Autos zu bauen. Das mag stimmen. Aber die angepriesenen Sicherheitsausstattungen (z.B. verbesserte Bremsen, ABS-System, ausgeklügelte Reifenprofile usw.) sind Alibis zur Abschwächung der ins Auto eingebauten Risikomomente. Es müssen andere als Zweckmässigkeitserwägungen sein, die der Automobilindustrie vorschweben, wenn sie Fahrzeuge, die Geschwindigkeiten von 220 km/h und darüber mit provokativer Werbung anbietet und verkauft, denn der stolze Käufer müsste wissen, dass die Straßenverkehrsordnungen ihm verbieten (Tempolimit) solche Geschwindigkeiten auszufahren. Wenn man einem Kind ein Spielzeug schenkt, und ihm gleichzeitig verbietet damit zu spielen, wie es dem Aufforderungscharakter des Spielzeugs entspricht, wird das Kind in eine neurotisierende Situation geraten, oder es wird, allen Verboten zu Trotz, mit dem Spielzeug spielen, wie es Spass macht. Es wird alle Freude aus dem Spielzeug herausholen, die das Spielzeug zu geben vermag. Auch die verbotene.

Das Auto ist des Menschen Spielzeug. Und in jedem Menschen spielt (auch noch) ein Kind.

Das Auto birgt auch bei zweckmässigem Gebrauch, kriminogene und victimogene Potenzen, die in Rechnung gestellt werden müssen, wenn man sich bemüht mehr Sicherheit in den Verkehr zu bringen. Deshalb sind Rechtsvorschriften, die nicht auf festgestellten oder feststellbaren Realitäten aufbauen, kaum kontrollierbar und durchsetzbar und nur bedingt geeignet mehr Sicherheit zu bringen.

Die Praxis zeigt, dass Verkehrsteilnehmer sich "ante facta" im Wirrwarr von Gesetzgebung und Rechtsprechung nicht zu "Recht" finden. Ein Schilderwald trägt zur Verunsicherung bei, besonders wenn der Kraftfahrer ihnen blind vertraut, dabei die eigene Vorsicht vernachlässigt, da er den programmierenden, am Strassenrand stehenden Zeichen, die zu uniformen Verhalten auffordern vertraut, sich in Sicherheit wähnt und - dennoch verunglückt. Er kann sie auch übersehen, oder nicht zur Kenntnis nehmen.

Vor dem Unfall mögen die Rechtsbestimmungen der Verkehrsordnung stimmen und auch nützlich sein. "Post factum", also nach dem Unfall, tun sich alle Beteiligten, auch die Richter, mit der Auslegung und Anwendung dessen was Rechtes war oder ist, schwer. Des Menschen Verhalten ist in Gefahrensituationen vordergründig instinktiv und reflektiv. Es wird kaum durch Gesetzesvorschriften bestimmt.

Bei der Rekonstruktion der Unfallgenese wird man ohne Berücksichtigung des menschlichen Verhaltens gegenüber den Bestimmungen der Verkehrsordnung in bestimmten Situationen nicht auskommen.

Im fliessenden Verkehr kann keine statische Vorschrift die Gefahren beseitigen, oder gar den Unfall verhüten, denn das Verhalten des Kraftfahrers, das auf Anpassung und zweckmässigem Reagieren beruht, wird kaum von Ueberlegungen rechtlicher Art bestimmt. Statische Rechtsvorschriften, die den "moving violations" nicht auch dynamisch entsprechen, werden tagtäglich ungestraft auf der Strasse überfahren.

Die kriminogene Potenz des Autos ist sozusagen "instrumentell". Es bietet sich an gefährliche und gefährdende Menschenbedürfnisse zu befriedigen. Seine Schnelligkeit kommt der Risikofreudigkeit entgegen; vermittelt dem es beherrschenden Fahrer das Gefühl von Kraft und Macht; mit

dem Auto kann er sich auf Gedeih und Verderb identifizieren.

Mit dem Auto kann er Verbrechen begehen.

Wird das Auto missbraucht und seiner Initialfunktion als Verkehrsmittel entfremdet, kann es zum Tatinstrument, zur Tatwaffe werden.

Das Auto wird heute bereits immer häufiger als Mord- und Selbstmordinstrument benutzt. Freilich ist der Nachweis schwierig und so manche Fälle bleiben im Dunkeln ungeklärt.

Die Verbrechen im Strassenverkehr und mittels der Strassenverkehrsmittel müssen von den "nur"-Delikten getrennt gehalten werden.

Das Beispiel der Unfallflucht zeigt was gemeint ist, denn es erlaubt sowohl den deliktuellen als auch den kriminellen Bereich anzusprechen.

Als ich im Dezember 1979 im kriminologischen Bulletin (Nr. 2) über die Verkehrsunfallflucht schrieb, habe ich sie weder in die Kategorie der Delikte, noch die der Verbrechen eingeordnet, sondern als spezielle Erscheinungsform dargestellt. Die Unfallflucht zeigt exemplarisch, dass der Mensch im Verkehrsgeschehen erst reagiert, wenn etwas, für ihn nicht Voraussehbares, geschehen ist und belegt die These, dass Sicherheit erst zum persönlichen Anliegen wird, wenn die Unsicherheit sich im Unfall realisiert hat und als solche aktuell erlebt wurde.

Unfallflucht wird nicht geplant oder in Erwägung gezogen; mit dem Unfall hatte man nicht gerechnet. Unfallflucht ist ein Sekundär-, ein Folgedelikt, da sie den Unfall voraussetzt. Sie ist reaktives Verhalten auf ein Ereignis, das weder gewollt noch voraussehbar war. Der Unfall löst die Flucht, also die Tat, aus. Ob verschuldet, im Sinne von verursacht, oder nicht, bleibt er ein Ereignis, das dem mit Davonlaufen Reagierenden zugefallen, also Zufall ist. In vielen Fällen erfolgt die Flucht quasi instinktiv. Oft ist sie eine Flucht vor sich selbst.

Die Unfallflucht verdeutlicht in welche persönlichkeitsgebundene

Faktoren der delinquenten Verkehrsteilnehmer eingebunden ist. Dies gilt auch, wenn er den Verkehr durch sein Verhalten gefährdet.

Natürlich bedrohen die Verkehrsdelikte die Sicherheit im Verkehr, aber ihre möglichen objektiv feststellbaren Folgen, es können Verletzte und Tote sein, stehen in keinem Verhältnis zu den subjektiven Intentionen der Verursacher. Sie sind ihnen in der Regel sogar fremd und unerwünscht.

Der delinquierende Verkehrsteilnehmer hat, aus welchen Gründen auch immer, Verkehrszeichen oder Vorfahrtsregelungen nicht beachtet, ist zu schnell, zu rücksichtslos oder zu unachtsam, vielleicht auch übermüdet oder alkoholisiert gefahren, hat dem Reiz seiner risikofreudigen Triebe nachgegeben, aber verletzen oder gar töten wollte er nicht.

Die Folgen von Unfällen sind genau soweinig voraussehbar wie die Unfälle selbst. Sie sind Zufälle.

Anders, ja diametral entgegenstehend, verhält es sich mit den echten Verbrechen im Verkehr. Sie werden mit gezielter Absicht begangen und benutzen die Situationen im Verkehr als Operationsfeld und die Verkehrsmittel als Instrumente der Verbrechensbegehung. Das Auto kann als Tatwaffe oder zur Vertuschung einer Tat missbraucht werden. Die Kriminalgeschichte kennt das Auto als verbrecherisch benutztes Tötungsinstrument.

Die kriminalistische Aufklärung von Unfall- oder Todesursachen im Zusammenhang mit Verkehrsverbrechen ist sehr schwierig, oft unmöglich. Wenn das mechanisch-kausale Geschehen klar ist, bleiben die menschlich-kausalen Zusammenhänge meist im Dunkeln. Auch die möglichen Verursacher des Unfalls und ihre Intentionen. Von als Verkehrsunfall getarnten Morden weiss die Geschichte der Kriminalität besonders aus modernen Zeiten zu berichten.

Die Erscheinungsformen der Kriminalität passen sich dem sozialen Klima an. Dann gestalten sie es eigenwillig und versuchen es umzuprägen. In unserer Kompetitionsgesellschaft, die auf materielle Erfolge und Machtstreben ausgerichtet ist, ist es keineswegs verpönt durch verdeckte und

auch durch offene Gewalt zu Erfolg, Macht und hohem Sozialstatus zu gelangen. Die salonfähig gewordenen Praktiken innerhalb der Kriminalität in Politik und Wirtschaft beweisen es zur Genüge.

Das Auto wird zum Instrument des Verbrechens, wenn es zweck- und funktionsentfremdet wird. Es kann als Mittel verbrecherischer Fremd- (Mord) oder Selbstaggression (Suizid) benutzt werden, analog der Schusswaffe oder dem Messer. Zum Vertuschen von Verbrechen - ein Mord wird als Unfall oder gar als Autosuizid getarnt - wurde es in nachgewiesenen Fällen benutzt, analog des Exterminationsmittels Gift. Verdeckt und unheimlich heimlich.

Auch als Verbrechensobjekt bietet das Auto sich an. Es wird gestohlen, beschädigt, geschmuggelt; mit ihm werden Versicherungen betrogen, Schäden werden absichtlich angebracht oder vorgetäuscht, um Entschädigungen zu ergaunern. Autos werden von organisierten Banden illegal in fremde Länder verschoben, das Auto wird bei Raub und Flucht zum Hilfsmittel usw.

Das Transportmittel Auto ist in die Soziallandschaft eng eingebunden. Es ist sogar zum Statussymbol avanciert und dient der Befriedigung lustvoll egozentrischer Bedürfnisse. Es demonstriert nach aussen das Aggressions- respektive Machtpotential des Besitzers und nach innen vermittelt es ihm kindliche Allmachtgefühle.

In seinem Auto fühlt der Mensch sich geborgen und unangreifbar wie in einem Panzer. Amokfahren ist im Auto möglich. Der Fahrer sieht durch und in seinem Auto die Legitimierung seiner Macht, die es ihm erlaubt, das Auto als Gewaltmittel in seinem privaten Krieg einzusetzen.

Gewalteinsatz wird mit dem Auto ausgelebt, oder wenigstens erprobt. "Aggressive Autofahrer schiessen sich den Weg frei". Auf amerikanischen High- und Freeways ist eine Gewaltwelle ausgebrochen. Gestresste, frustrierte Automobilisten aus allen Schichten schiessen aus Revolvern ihre aufgestauten Aggressionen unbekannten Verkehrsteilnehmern ins Gesicht. Meist ist ein geringfügiger Anlass in einem zermürbenden Stau Auslöser der explosiven Entladung. Aggression bringt Gegenaggression. Martin Brenner empfiehlt zum Eigenschutz eine defensive Fahrweise: "Benimm dich wie ein Schlappschwanz".

Das "Highway shooting" das Jugendliche aus Freude am Spass auf den Autobahnen veranstalten, liegt auf einer anderen Ebene.

Der stolze Besitzer tendiert dazu sein Auto zu anthropologisieren, das heisst ihm menschliche Züge zu verleihen. Es bekommt einen Namen, wird geliebt und gehasst, gestreichelt oder mit Füssen getreten, sogar zerstört und umgebracht. Es besteht die Gefahr, dass in dieser Beziehung der Mensch robotisiert, das heisst zur Maschine wird und in Abhängigkeit gerät. Die Werbung hat diese Zusammenhänge längst erkannt und bietet ihre Produkte sexy aufgemacht, als vermenschlichte Status-, Macht- und Liebesobjekte an.

Die Triebe sind angesprochen, auch die zum Verbrechen führenden.

Jeder Mensch unterliegt dem Reiz des Risikos. Solange die Risiken nur ihn betreffen ist nichts gegen riskiertes Verhalten einzuwenden. Werden aber Dritte mitgefährdet, dann muss das Reizrisiko, besonders wenn es mit Leichtsinn ge- oder verspielt wird, unter Kontrolle genommen werden.

Jedes menschliche Verhalten, auch das Verhalten mit und im Auto ist an die Triebstruktur und das dynamische Triebgeschehen gekoppelt. Das Auto kann Gebrauchsgegenstand der Triebe werden und dies desto umfassender, als es der Realisierung von Triebbedürfnissen - z.B. der Aggression oder der Sexualität entgegenkommt.

Für manche Menschen ist es zum Vorzeigesymbol eigener Stärke und Macht geworden. Das auf dieser Basis entstehende Verhalten kommt primitivem Imponiergehabe gleich. Was dem Indianerhäuptling der Federschmuck ist dem sich "zivilisiert" vorkommenden Menschen sein Auto. Was dem Indianerhäuptling sein Wigwam, ist so manchem Menschen sein Auto.

Das Auto wird als Burg angesehen. "My car is my castle". Und diese Burg ist unantastbar. Sie ist auch mit Waffen zu verteidigen. Auf dem Nummernschild werden die persönlichen Initialen angebracht. Sie sollen die Unantastbarkeit der "Burg" nach innen und nach aussen kundtun. Narzissmus ist einbezogen.

Die "Burg" ist beweglich und multifunktional. Sie bietet Schutz, aggressiv

und defensiv.

"Ich benutze mein Auto - also bin ich". Dagegen hätte Descartes heute nichts mehr einzuwenden, es sei denn den Verlust des Denkens.

Der Verlust des lebensnotwendigen Ueberlegens und Denkens wird deutlich wenn wir zwar sehen, aber nicht auch wahrnehmen, dass das Auto sich zum gefährlichen Menschenkiller entwickelt. Es vergiftet in bedrohlichem Masse heute bereits die Luft, die wir zu atmen gezwungen sind und die Bedrohung schreitet fort. In paradoyer Weise wird von der durch die Politik unterstützte Industrie behauptet, Wirtschaftswachstum sei unabdingbar und die Produktion müsse konkurrenzfähig bleiben, auch wenn sie giftig sei, oder Gift verbreite. "Ohne Druck von aussen läuft bei der Automobilindustrie nichts" meint Pott. Und der "Druck von aussen" bleibt abgesehen von einigen Alibiversprechen, aus.

Im Falle Umweltvergiftung ist nicht der Verkehr der Ort oder die Plattform auf der Delikte und Verbrechen geschehen, er wird selbst zum Täter.

Wir leben in einer riskierten Welt. Wir sind aus vielerlei Gründen rundherum gefährdet. Auch im und durch den Strassenverkehr. Der Verkehr wird selbst zur Gefahr für Leben und Eigentum. Wir leben in Unsicherheit und nehmen nicht mehr wahr, dass wir diese Unsicherheit selbst zu verantworten haben.

Die kriminogenen Potenzen des Automobils bekommen ungeahnte Dimensionen. Sie müssen als Realitäten wahrgenommen werden.