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

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 7 (1989)

Artikel: Unfallverhütung : Möglichkeit zur Delinquenzreduktion?

Autor: Jung, Heinz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1051279

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

UNFALLVERHÜTUNG
MÖGLICHKEIT ZUR DELINQUENZREDUKTION?

Heinz Jung

Mein Referat über "Unfallverhütung - Möglichkeit zur Delinquenzreduktion?" will nicht provokative Thesen in den Raum stellen, auch wenn dies vielleicht manchmal so tönen mag. Meine Absicht ist vielmehr, die Problematik der Unfallverhütung, die ja ex definitione delinquenzreduzierend sein muss, weil sie Unfälle gar nicht aufkommen lässt, in einen grösseren Rahmen zu stellen. Ich bin nämlich der Ueberzeugung, dass fachspezifische Annäherungen das ausufernde Problem der Durchsetzung allein nicht mehr lösen können, sondern dass wir nur im interdisziplinären Verbund weiterkommen. Geschehnisse wie der Lagerhallenbrand von Schweizerhalle, Tschernobyl, die Rettungsaktion in Armenien haben dies zur Genüge gezeigt. Führungsstrukturen müssen supereinfach bleiben, Entscheidungshilfestrukturen müssen so breit als möglich angelegt sein und ihre Ergebnisse rasch produzieren können, um sinnvolle, zeitgerechte und effiziente Problemlösungen zu erlauben.

Und um mögliche Problemlösungen geht es ja auch bei der Unfallverhütung.

Unfallverhütung - Möglichkeit zur Delinquenzreduktion?

Meine Ausführungen werde ich wie folgt gliedern:

- Zuerst befasse ich mich mit der Frage des Verhältnisses zwischen Delinquenz und Autorität,

- anschliessend will ich auf die Frage der Regelungsdichte und ihrer Auswirkungen zu sprechen kommen und einige Ueberlegungen zur "Rebellion der Ueberforderten" (Walter Jäggi) anstellen,

- übergehen zu den Möglichkeiten der Delinquenzreduktion und der

Wege, die sie im Gegensatz zu früher zu beschreiten hat,

- und schliesslich die Notwendigkeit der vernetzten und interdisziplinären Denkweise in der Unfallverhütung von heute und morgen aufzeigen.

1. Delinquenz und Autorität

Delinquenz als Definition ist vielschichtig, aber für die Belange der Unfallverhütung reduziert wohl ein nicht normgerechtes Verhalten eines oder mehrerer Individuen, die durch die Nichtkonformität zur Norm straffällig im weitesten Sinne werden, wobei die Voraussetzung der Straffälligkeit das Vorhandensein einer Schuldfähigkeit ist.

Norm-Konformität als Nicht-Delinquenz scheint an sich logisch. Es war früher klar, dass Delinquenz ein Verhalten war, das nicht der geltenden Norm entsprach. Also auch nicht konform mit einer geltenden Gesetzgebung war, die an sich wieder die Autorität des Staatswesens darstellte. Ich spreche in der Vergangenheit, denn das Gesagte galt zu einer Zeit ungebrochener Autorität, zu einem Zeitpunkt, als Autorität noch der allgemeingültige Ausdruck anerkannter Regeln für das Zusammenleben von Menschen, Gruppen von Menschen und Staatswesen war. Delinquenz war demzufolge der Ausdruck von Widerhandlung gegen Spielregeln der Gesellschaft, Nichtautorität deshalb im weitesten Sinne Unfallquelle und nur durch mehr Autorität zu beseitigen; durch neue Normen und Regelungen wurden Einschränkungen errichtet, um das gestörte Gleichgewicht wieder herzustellen. Ich wiederhole: das war früher zur Zeit ungebrochener Autorität so. Unfallverhütung folgte allgemeinen Lebens- und Verhaltensprinzipien der Gesellschaft, die eine umfassende Grundhaltung hatte, in der das Ausscheren Einzelner sofort sichtbar wurde. Unrecht, d.h. Delinquenz, war relativ selten, weil die Strafen barbarisch streng waren. Das Hintennachhinken der rechtlichen Regelung - ein zu regelnder Tatbestand muss ja zuerst vorhanden sein - wurde durch die generalpräventive Regelung in der früheren Schärfe kompensiert, ja vorweggenommen.

Demzufolge hatte Unfallverhütung weitgehend Verbotscharakter; zwar helfend, aber eben doch als Verbot mit dem Drohfinger wirkend. Solange Verbote aus der Sicht der Nichterfüllung einer gebotenen gesellschaftlichen

Aufgabe betrachtet wurden, nämlich als Erziehungsmittel, war die Akzeptanz in der Gesellschaft und bei den Betroffenen hoch und der Erfolg der Züchtigung oder Besserung weitgehend gegeben. Aus dieser Zeit stammen alle Regelungen und Einzelvorschriften. Sie sind unter anderen auch das Produkt einer Kriegszeit, wo Disziplin und Autorität aus Ueberlebensgründen noch einsichtig waren. Anders ist die Zeit seit den späteren 60er Jahren. Antiautoritäre Erziehung, Infragestellung bestehender Strukturen, Ausprobieren neuer Lebensformen, Permissivität der Behörden und der Gesellschaft - von der Familie über Lehrer, Militär bis zur Politik -, Verlust klarer Linien in der Politik, Zunahme der Medienmacht mit vermehrtem Bezug auf kurzlebige Tagesaktualität anstatt langfristige Problemlösung waren die Tendenzen. Delinquenz oder nicht wurde für einzelne Leute zu einer Diskussionsgrundlage und war nicht mehr ein Faktum.

2. Regelungsdichte und ihre Auswirkungen

Die Regelungsdichte begann sich mit den eben geschilderten Tendenzen aufzuschaukeln, solange, bis Verbot als Element eines Steuerkreises nicht mehr so funktionierte, wie dies der Gesetzgeber vorausgesetzt hatte. Es zeigte sich der Beginn eines circulus vitiosus, der in der Folge zu dem führte, was der Journalist Walter Jäggi im Tagesanzeiger vom 29. November 1988 als die "Rebellion der Ueberforderten" bezeichnete. In der Tat ist die Situation gegenüber früher grundlegend verändert:

- Die Komplexität der Probleme wächst (nicht nur im Strassenverkehr)

- Die Antiautorität wächst auch und die Gesellschaft akzeptiert sie (wenn auch hin und wieder nur zähneknirschend!). Aber: Was nützt die berühmte schweigende Mehrheit unserer Gesellschaft? Nicht mehr als die Minderzahl extremer Schreihälse!

- Die Technik wächst! In Unkenntnis der Komplexität der Materie werden durch simplifizierende Mitmenschen guter und böser Art - der welsche Ausdruck des "terrible simplificateur" gibt die Nuancen wesentlich feiner wieder - oft falsche Masstäbe gesetzt, die der Nichtfachmann nicht als solche erkennt.

- Der gleiche Problemkreis zeigt sich bei der Information und führt zu denselben Problemen.

- Wir sind - und man hört das heute nicht gern - von gewissen Eliten weggekommen und die Verhaltensweisen haben sich dadurch entscheidend geändert: Autofahren war in seinen Anfängen aus finanziellen Gründen Eliten vorbehalten - auch geistigen - und beim Tennis war es dasselbe: Es war ein Herrn- und Damen- und nicht ein Männer- und Frauen-Sport. Und hier liegt wohl ein weiterer Unterschied: Gewisse Leute sind überfordert, wenn es um Spielregeln (auch solche des Anstandes) geht. Sehen Sie sich einmal Filme von früher und jetzt an und sagen Sie ehrlich, ob hier nicht Unterschiede in der Art und Weise der Innehaltung von Spielregeln zu erkennen sind. Weil mehr und mehr Leute zu Verkehrsteilnehmern wurden, denen Ritterlichkeit und Spielregeln nicht selbstverständlich waren, sondern die - notgedrungenerweise - von ihren Fäusten und Ellenbogen Gebrauch machten, um im Leben weiterzukommen, weil die 120'000 Motorfahrzeuge von 1935 auf rund 3.5 Mio im 1988 angewachsen sind, wurden die Regelungsprobleme komplizierter.

Sie geht weiter, die "Rebellion der Ueberforderten". Die Ueberforderung beginnt dort, wo der Anständige sich als der Dumme vorkommt und sich fragen muss: Der kann, dem passiert nichts, warum soll ich nicht auch können, mir wird schon nichts passieren.

Die Ueberforderung geht weiter mit der Signalflut, die oft mehr verwirrt als hilft. Die Autowerbung preist Produkte hirnverbrannter Uebermotorisierung an (und der Bürger kauft sie auf Pump mit Begeisterung, wie wenn er mit dem Besitz eines Boliden Kastrationsängste verdrängen möchte oder müsste).

Die Technik läuft gewissen Leuten davon. Sie erfordert stärkere Persönlichkeiten, die sich nicht durch Zeitdruck, Prestige-Dominanz, falschen sportlichen Ehrgeiz blenden lassen. Aber das setzt Selbstdisziplin voraus und die ist heute weder von Politikern noch von Nutzern unserer Technik, noch von ganz normalen Menschen gefragt. Selbstverwirklichung ist das Schlagwort; jeder Bockmist wird mit diesem

Schlagwort zu rechtfertigen gesucht. Selbstdisziplin, die erst ein Zusammenleben in grösstmöglicher Freiheit erlaubt, ist offensichtlich für eine Vielzahl von Gegenübern nicht mehr ertragbar.

3. Möglichkeiten zur Delinquenzreduktion

Wie kann Delinquenz durch Mittel der Unfallverhütung reduziert werden? Wenn anlässlich einer wissenschaftlichen Tagung im Jahre 1988 erklärt wurde, man müsse bei der Autoprüfung die nervliche Belastung des Prüflings auffangen, dann muss ich als Unfallverhüter die Frage stellen: Warum denn auch? Das Ertragen von nervlichen Belastungen macht ja gerade einen der wesentlichen Punkte des Verhaltens des Fahrzeugführers im Strassenverkehr aus; das ist ja gerade das, was nicht gemeistert wird! Was wir fördern müssen, ist das Erlernen der geforderten Mehrfachhandlung als Lenker, wir müssen die Verarbeitungsqualität möglichst hoch legen. Wenn man erklärt, dass man in einem Flugzeug die Gurtentragpflicht durchsetzen kann, im Strassenverkehr nicht, dann könnte man dies, wenn man wollte, beim Flugzeug durch das geschlossene System - geschlossene Türe, Inside-Kontrolle, Gruppendruck durch Verzögerung des Abfluges bei Renitenz - erklären. Aber es soll doch im Zeitalter der automatischen Andockung von Raumfahrzeugen niemand im Ernst behaupten wollen, dass es auf der Erde technisch nicht möglich sein soll, betrunkene oder nicht angegurtete Lenker an der Wegfahrt zu hindern. Wenn es nicht möglich ist, so liegt es an den Politikern und in unserer direkten Demokratie an den Stimmbürgern, die das nicht wollen. Stimmt der Ausdruck doch, dass jeder die Sicherheit hat, die er verdient? Oder ist es nur ein Problem der Kontrolle? Man muss sich darüber im klaren sein, dass im Strassenverkehr seit 1935 die Kontrolldichte um einen Faktor von ca. 30 zurückgegangen ist. Das müsste als Gegenstück eine Steigerung der Eigenverantwortlichkeit und eine solche technischer Vorrichtungen zur Folge gehabt haben. Dies war nur teilweise der Fall.

Nun, was hat dies alles mit Delinquenzreduktion durch Unfallverhütung zu tun? Es scheint im ersten Moment, dass keine Zusammenhänge bestehen. Wer aber hingehört hat, hat festgestellt, dass unsere gesellschaftliche Entwicklung nicht spurlos an uns und an der Unfallverhütung vorbeigegangen ist, ja nicht vorbeigehen konnte. Wir müssen uns also fragen, welche

Möglichkeiten praktikabel sind, um Delinquenzreduktion durch Unfallverhütung zu bewirken. Dabei stossen wir auf die unangenehme Tatsache, dass es mit den Mitteln von früher nicht mehr geht. Noch mehr Vorschriften als heute sind nicht denkbar, wenn wir schon heute an der Grenze angelangt sind, wo auch derjenige guten Willens nicht mehr alle Vorschriften kennen kann, selbst wenn er wollte. Noch mehr Signale? Auch hier sind wir an Grenzen angelangt: Es ist durch Versuche erwiesen, dass eine Uebersignalisation nicht zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin führt, sondern dazu, dass die wichtigen Signale übersehen werden. Also muss eine Reduktion der Delinquenz auf einem anderen Wege erfolgen, da auch Autorität und Durchsetzungsvermögen des Staates nicht mehr das sind, was sie früher waren, denn geltende Normen werden entweder nicht angewandt oder nicht durchgesetzt. Das beginnt in der Schule, wo zum Teil nicht mehr gelehrt, sondern indoktriniert wird, setzt sich in vielen heutigen Familien fort, die glauben, dass Nestwärme - die Voraussetzung eines gedeihlichen Zusammenlebens - mit Geld und Permissivität erzielt werden könne und endet in einer nur noch mit Mühe funktionierenden Gesellschaft, wo zu viele sich im Zeichen der Solidarität durch eine noch arbeitende Mehrzahl unterhalten lassen. Ich meine damit nicht unsere Alten, zu denen wir bald auch gehören, sondern die Leute, bei denen Selbstverwirklichung darin besteht, die anderen arbeiten zu lassen.

Wohin führt der Weg zu einer Verbesserung der Delinquenzsituation? In der Unfallverhütung führt er vom Einzelnen zur Gesamtheit, von der Jugend zum Alter; kurz: Vom Lernen, Schulen, Prüfen, Informieren zum Kontrollieren, wobei diese Kontrolle als wesentliches Element der Unfallverhütung die Selbstkontrolle umfassen muss. Voraussetzung für weitere Erfolge in der Unfallverhütung ist das Engagement des Staates, der Unfallverhütung den ihr zukommenden Platz in den Lehrplänen zu geben und zwar nicht nur in Form von Verkehrserziehung, sondern einer Erziehung zu Sicherheit. Die Schulung muss nach der obligatorischen Schulzeit nahtlos weitergehen und Gewerbeschulen wie auch Gymnasien umfassen, weil zu diesem Zeitpunkt die wesentlichen Grundlagen für Delinquenzfreiheit oder mindestens Delinquenzreduktion gelegt werden. Es braucht weiter den Ansprüchen der Realität adaequate Prüfungen ebenso wie Weiterbildung, wobei der von der bfu und der Interkantonalen Kommission für den Strassenverkehr (IKSt) vorgeschlagene Zweiphasenausweis ein wesentliches

Element der auf Langzeiterfolge ausgerichteten Strategie sein muss. In der Kontrolle muss die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, vergrössert, gleichzeitig aber die Bestrafung von Kleinigkeiten reduziert werden, um nicht eine Kriminalisierung von Lappalien herbeizuführen. Ich erinnere an die seinerzeitige Absicht, Velofahren auf der Autobahn verbieten zu wollen. Einen Ordnungsbussen-Tatbestand veranlassen wollen, der alle zwei Jahre 1 mal vorkommt...

- Delinquenzreduktion durch Unfallverhütung? Ja, qualifizierbar, aber nicht quantifizierbar, weil keine Negativ-Statistiken existieren.

- Ja und nein, weil die offiziellen Statistiken nur einen Ausschnitt des Unfallproblems zeigen, nämlich die polizeilich erfassten Unfälle. Da wir in der bfu noch über die UVG-Statistiken verfügen, dürfte unsere Annahme nicht verfehlt sein, dass die effektive Anzahl der Unfälle etwa 3 mal höher liegt als die polizeilich ausgewiesene.

- Delinquenzreduktion durch Unfallverhütung? Nein, wenn wir das Problem nur isoliert sehen. Es sind gesellschaftliche Zusammenhänge in Betracht zu ziehen. Wir können nicht erwarten, dass der Strassenbenützer sich gerade hier vernünftig verhält, wo er sonst überall wenig vernunftbetont handelt. Der heutige Mitbürger ist empfindlicher - nicht unbedingt empfindsamer - und deshalb für den Strassenverkehr weniger geeignet geworden.

- Was führt Behördenvertreter dazu, zu erklären: "Eine Bestenauslese bei Piloten ist möglich, beim Strassenverkehr geht das nicht"? Ich stelle die Frage, warum das nicht möglich sein soll. Es gibt qualitativ keine entscheidenden Unterschiede, die Kontrolldichte und die technische Ueberwachungsqualität ist im Flugverkehr sogar grösser. Aber es hat unter den Piloten nicht so viele Wähler wie bei den Automobilisten und d ort liegt wahrscheinlich der Hund begraben! Sicherheit hat aus wahltaktischen Gründen hintanzustehen.

- Delinquenzreduktion durch Unfallverhütung? Ja, aber nicht mehr mit den Mitteln von früher. Der Regelkreis von anno dazumal

. Vorschrift
. Missachtung der Vorschrift
. Strafe
. Besserung

funktioniert heute so nicht mehr. Irgendwann hat nämlich ein Pechvogel den Ausdruck "Akzeptanz" erfunden. Noch erschreckender ist, dass es unter uns Juristen Leute gegeben hat, die qua Widerstandsrecht und Notstandsüberschreitung die grundsätzliche Grundsatzlosigkeit in der Anwendung von Rechtsnormen präparierten. Man begann über Zumutbarkeit der Durchsetzung von Rechtsnormen zu diskutieren anstatt sie durchzusetzen. Rechtsetzung wurde, nachdem sie stattgefunden hatte, zum Spielball politischer Interpretation. Daran leiden wir heute noch und wahrscheinlich noch längere Zeit.

4. Die Notwendigkeit der interdisziplinären Denkweise

Die Notwendigkeit, aus diesem Schlamassel herauszukommen, ist für jedermann ersichtlich. Die Situation, wie sie sich heute präsentiert, kann so nicht mehr weitergehen. Die gesetzlichen Regulierungsmechanismen, angewandt als Entweder-Oder-Alternativen, liegen in den letzten Zügen. Die Eigenregulierung hat wegen der Polarisierung der Diskussionen nicht zu einem voll wirksamen Ersatz der gesetzlichen Mechanismen geführt. Das Katastrophen-Szenario scheint angesagt.

Interessant ist nur, dass objektive Messzahlen beweisen, dass es nicht schlimmer geworden ist:

Die Anzahl der Todesfälle hat sich von 1935 bis 1988 um das 1,5fache erhöht, bei einem im gleichen Zeitraum um den 30fach erhöhten Motorfahrzeugbestand. Dies bedeutet eine massive Reduktion der Todesfallrate.

Ich würde behaupten, dass gemäss dem Erfolgsprinzip die Unfallverhütung eine Delinquenzreduktion gebracht hat. Nach dem Schuldprinzip allerdings nicht! Und im Auseinanderklaffen dieser beiden

Grössen liegt das Problem von heute. Beseitigen können wir es nicht durch eine Rebellion. Auch wenn wir überfordert sind. Wir müssen uns heute und auch morgen um eine interdisziplinäre Sicht und Lösung der Probleme bemühen. Bei vernetzten Problemen wie der Delinquenzreduktion darf nicht Fachidiotie dominieren, wir müssen miteinander, mit der geballten Ladung an Fachwissen aller Beteiligten, mit einer positiven Einstellung zum Problemkreis und nicht in Abwehrhaltungen Lösungen suchen und finden. Diese Lösungen müssen

- sachlich richtig sein: Sie müssen echte Gefahren sichtbar machen und nicht unechte hochspielen;

- dem Menschen angepasst sein: so viel Regelung wie vernünftig und nötig;

- nicht am falschen Ort Perfektionismus aufbauen, wenn eine gute Durchschnittslösung auch genügt und sachlich richtig ist;

- durchsetzbar sein und auch durchgesetzt werden: Mehr Sicherheit ergibt sich nicht durch Deklarationen, sondern nur durch mehr realisierte Sicherheit;

- dem Einzelnen einen Anreiz zum Bessermachen, zum Erreichen einer sinnvollen Lösung geben. Unter Einbezug der menschlichen Psyche dürfte dies wohl nur über ein Bonus/Malus-System zu erreichen sein.

- schliesslich auch menschliche Werte zum Ausdruck bringen. Und dort, wo sie nicht oder nicht mehr vorhanden sind, müssen wir sie wiederbeleben. Wir können nicht dauernd über die Verschlechterung der Sitten jammern (die Grundhaltung gab's auch früher schon; der Ausspruch "o tempora, o mores" stammt ja nicht von heute) und nichts dafür tun. Sonst müssten wir uns von unseren Nachfahren einmal zu Recht den Vorwurf gefallen lassen, wir hätten der Sicherheit nicht den genügenden Stellenwert gegeben. Es liegt also letztlich an der berühmten schweigenden Mehrheit, ob sie endlich aktiv wird und etwas Positives tut. Die Minderzahl der notorischen Schreihälse tut für das Negative meistens genug; lasst uns die Mehrheit, die, wenn sie schweigt, ebenso staatsdestruktiv wirkt, mobilisieren, damit sie etwas Positives tun kann. Damit werden unsere Strassen, unser Leben, unsere Einstellung

zum Mitbürger sicherer, kalkulierbar. Damit würde es ein erstrebenswertes Ziel, auf dem zur Verfügung stehenden Platz miteinander auszukommen.

Es gibt in Philipper 3, Vers 12, einen Satz: "Nicht dass ich es schon erjagt hätte oder zur Vollendung gekommen wäre, aber ich jage ihm nach, auf dass ich es ergreife...". Diese Grundhaltung dürfte wohl im menschlichen Zusammenleben ganz allgemein mehr bringen als das Gemecker, das zu oft unsere Grundhaltung kennzeichnet. Treue im Kleinen macht oft Geniestreiche überflüssig und "stolpern tun wir nicht über Berge, sondern über Maulwurfshügel" (Konfuzius). Wir könnten den Maulwurf am Hügelbau hindern und damit das Stolpern, d.h. den Unfall vermeiden. Nur: die Maulwürfe sind wir! Wir müssen unser Verhalten ändern und das ist bekanntlich etwas, das jedem Mühe macht. Er muss nämlich zugeben, dass er es vorher schon hätte besser machen können. Sehen Sie, warum Unfallverhütung nicht kurzfristige Erfolge aufweisen kann, sondern dauernder Anstrengungen bedarf?