

Zeitschrift:	Reihe Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie = Collection criminologie / Groupe suisse de travail de criminologie
Herausgeber:	Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie
Band:	7 (1989)
Artikel:	Verkehrsdelinquenz aus polizeilicher Sicht
Autor:	Koenig, Martin
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1051284

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>

VERKEHRSDELINQUENZ AUS POLIZEILICHER SICHT

Martin Koenig

1. Einleitung: Abgrenzung und Definition

Das Phänomen Strassenverkehr beruht auf den drei Hauptfaktoren Mensch, Fahrzeug und Strasse. Diese Dreiheit widerspiegelt gesamtgesellschaftliche Aspekte. In diesem Umfeld ereignen sich Verkehrsdelikte. Besser sagen wir wohl, dass in diesem Umfeld Verkehrsdelikte begangen werden.

In dem vom Kriminalistik-Verlag in Heidelberg herausgegebenen "Polizeilexikon" werden Verkehrsdelikte als Verstösse gegen Normen des Strafgesetzbuches und der dazugehörigen Verordnungen sowie sonstiger Rechtsvorschriften, die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erlassen worden sind, definiert. Ich schliesse mich dieser Definition grundsätzlich an, mache aber einen kleinen Vorbehalt gegenüber dem Wort "Verkehrssicherheit". Obwohl die Verkehrssicherheit in aller Leute Mund ist, findet sich im zitierten Lexikon bezeichnenderweise keine Definition dieses Begriffes. Die Erfahrungen als Chef einer Verkehrspolizei lehren mich denn auch, eher von Massnahmen gegen die Verkehrsunsicherheit als von solchen zugunsten der Verkehrssicherheit zu sprechen. Dies vor allem im Lichte der heutigen Thematik.

2. Beachtenswerte Zahlen

60'000 Menschen werden jährlich auf Europas Strassen getötet und 1'600'000 verletzt. In der Schweiz ereigneten sich im Jahre 1988 77'100 polizeilich registrierte Strassenverkehrsunfälle mit 30'050 Verletzten und 945 Toten. Geht man davon aus, dass hinter jedem Verkehrsunfall ein Verkehrsdelinquent als Verursacher steht, erhalten diese Zahlen eine besondere Bedeutung. Es geht nämlich unter anderem um den Tod. Nicht um

den Tod in Fernsehspielfilmen, nicht um den Tod in bunten Zeitungsbildern, sondern es geht um den richtigen Tod, den Tod im Strassenverkehr. Weshalb betrachten wir Verkehrsunfälle als Konsequenz der Massenmotorisierung, als unvermeidbaren Tribut der Mobilität im Industriezeitalter?

In der Schweiz gibt es 221 Käsesorten oder Spezialitäten. Sechs davon, nämlich Gruyère, Emmentaler, Tilsiter, Appenzeller, Sbrinz und Schmelzkäse werden besonders häufig konsumiert und sind deshalb dem Durchschnittsschweizer auch geläufig. Aber Hand aufs Herz: Sind Ihnen sechs der in den Artikeln 26 - 57^{bis} des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) enthaltenen Verkehrsregeln geläufig? Dies scheint bei vielen Verkehrsteilnehmern nicht der Fall zu sein: Fast der Hälfte der 65'400 von Schweizer Gerichten im Jahr 1987 ausgesprochenen Strafurteile lagen Verstöße gegen das Strassenverkehrsgesetz zugrunde, nämlich über 18'000 Verletzungen von Verkehrsregeln und mehr als 16'500 Fälle von Fahren in angetrunkenem Zustand.

Gehen wir - und damit ist auch die Polizei gemeint - mit der Verkehrsdelinquenz falsch um? Ist es Zufall oder Symptom, dass anlässlich des Jahreswechsels 1988/89 beim Fassen von guten Vorsätzen wohl niemand aktiv daran gedacht hat, dieses Jahr die Verkehrsvorschriften einzuhalten?

3. Problematische Ausgestaltung des Strassenverkehrsrechtes

Die Komplexität des Strassenverkehrs schlägt sich in einer weitläufigen und problematischen Ausgestaltung des Strassenverkehrsrechts nieder. Bei fahrlässiger Körperverletzung oder fahrlässiger Tötung als krasseste Delikte im Strassenverkehr wird auf die generellen Straftatbestände des Strafgesetzbuches gegriffen. Für die übrigen Vergehen im Strassenverkehr in Form der groben Verletzung von Verkehrsregeln greift Art. 90 Ziffer 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) Platz, soweit nicht die Spezialtatbestände wie Art. 91 Abs. 1 SVG (Fahren in angetrunkenem Zustand), Art. 91 Abs. 3 SVG (Vereitelung der Blutprobe), Art. 92 Abs. 2 SVG (Führerflucht), Art. 93 Ziffer 1 SVG (Nicht betriebssichere Fahrzeuge), Art. 94 Abs. 1 SVG (Entwendung zum Gebrauch), Art. 96 Ziffer 2 SVG (Führen eines Motorfahrzeuges ohne Haftpflichtversicherung) sowie Art. 97 Ziffer 1 SVG (Missbrauch von

Ausweisen und Schildern) zutreffen. Alle übrigen Delikte im Strassenverkehr sind Uebertretungen. Nach Art. 1 des Ordnungsbussengesetzes (OBG) können Uebertretungen der Strassenverkehrsvorschriften des Bundes in einem vereinfachten Verfahren mit Ordnungsbussen bis zu 100 Franken geahndet werden. Vorleben und persönliche Verhältnisse des Täters werden nicht berücksichtigt. Dieses Ordnungsbussenverfahren für Massendelikte ist gemäss Art. 2 der Ordnungsbussenverordnung (OBV) ausgeschlossen

- a) wenn dem Täter zusätzlich eine nicht in der Bussenliste aufgeführte Widerhandlung vorgeworfen wird;
- b) wenn dem Täter, der eine Uebertretung im rollenden Verkehr begangen hat, der Sachverhalt nicht an Ort und Stelle vorgehalten werden kann; ausgenommen sind Geschwindigkeitskontrollen und die Feststellung von Uebertretungen durch automatische Ueberwachungsanlagen.

Der Einfachheit halber wird hier mit der Ausnahme von der Ausnahme operiert. Der Ordnungsbussenverordnung wiederum ist eine Bussenliste angegliedert. Diese unterscheidet einerseits Bussen für die verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern (Fussgänger, Radfahrer, Führer von Motorfahrrädern und Motorfahrzeugführer), anderseits Bussen für die Verletzung von administrativen Bestimmungen sowie von Verkehrsregeln im ruhenden Verkehr und im Fahrverkehr.

Sie sehen, der Unrechtsgehalt der Delikte im Strassenverkehr ist fein säuberlich von der Ordnungswidrigkeit bis zum Vergehen aufgeteilt. Dieses, bei den Massendelikten primär auf Fahrlässigkeit ausgerichtete Sanktionssystem greift heute aus verschiedenen Gründen ungenügend. Zum einen ist dem Bürger durch ein Uebermass an Reglementierung und Einschränkungen der Unrechtsgehalt vieler Uebertretungen nicht bekannt oder nicht verständlich, was zu einer generellen Abstumpfung des Unrechtsbewusstseins führt. Zum zweiten werden für Bagatell-Uebertretungen zum Teil unverhältnismässig hohe Beweisanforderungen an die Polizei gestellt. Zum dritten stehen die heutigen Ordnungsbussen in keinem Verhältnis mehr zum Fahrzeugbeschaffungspreis oder zu den heutigen Verdienstmöglichkeiten. Dies wird auch Ihnen bewusst, wenn Sie feststellen, was Ihnen für eine

Arbeitsstunde beim letzten Service Ihres Autos verrechnet wurde. Zum vierten stellen wir fest, dass die Bereitschaft, Verkehrsvorschriften vorsätzlich oder aus Bequemlichkeit nicht einzuhalten, ansteigt. Es stellt sich aus polizeilicher Sicht die Frage, ob im Bereich der Strassenverkehrsdelikte nicht das Strafsystem Busse als solches zu überdenken wäre. Ueberdies ist der Abbau von teils veralteten und unnötigen Vorschriften, z.B. Art. 45 SVG (steile Strassen), anzustreben.

Ein besonderes Problem stellen die Verjährungsfristen von Uebertretungen von qualifizierten Uebertretungs-Straftatbeständen der Spezialverordnungen wie z.B. der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer (ARV, Chauffeurverordnung) oder der Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) dar. Den aufwendigen Untersuchungen der Polizei stehen absolute Verjährungsfristen sowie unzählige taktische Möglichkeiten des Verzeigten im Verlaufe des Verfahrens gegenüber. Als Beispiel diene der Transportunternehmer Bruno Planzer, der die gegen ihn erhobenen Verzeigungen nicht widerlegen, wohl aber die Verjährung der gegen ihn erhobenen Vorwürfe erreichen und sich einer Strafe entziehen konnte. Aus der Sicht der Polizei sind deshalb bei qualifizierten Uebertretungsstrafatbeständen differenzierte Verjährungsfristen einzuführen.

4. Ursachen der Verkehrsdelinquenz

Verkehrsdelinquenz, das Verstossen gegen Verkehrsvorschriften, führt nicht immer zu Unfällen. Oft kann aber ein Verkehrsdelinquent nichts oder nur wenig dafür, dass sein Verhalten zu keinem Unfall oder nur zu einem sog. Beinaheunfall führt. Nur wenn er von der Polizei beobachtet wird, wird er für sein Fehlverhalten belangt. Es liegt auf der Hand, dass im Strassenverkehr eine hohe Dunkelziffer von Verkehrsdelikten vorliegt. Wo liegen die Gründe für das hohe Mass an Verkehrsdelinquenz?

These 1: Das Motorfahrzeug als Traum

Mit der Anschaffung eines Motorfahrzeuges realisieren viele Menschen einen - von der Werbung wirkungsvoll aufgebauten oder unterstützten - Traum, nämlich den **Traum von der grossen Freiheit**. Von der Freiheit zu fahren wann, wo, womit und vor allem wie man will. Vom Motorfahrzeug, insbesondere von der Geschwindigkeit, geht eine unheimliche Faszination aus und dem Drang nach Individualität sind fast keine Grenzen gesetzt: Am Automobilsalon in Genf kann man unter weit mehr als 1'000 Modellen auswählen und den persönlichen Traum mit teuren Extras verfeinern. Ist das Fahrzeug erst einmal vorgeführt, wird es von besonderen Fans mit zumeist verbotenen Zusatzausrüstungen wie z.B. mehreren gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfern oder Hecklichtern in weiss oder schwarz versehen. Verkehrsdelinquenz, bevor überhaupt richtig gefahren wird. Wertumkehr in Form von "Entfaszination" und "Entschleunigung" tut hier Not.

These 2: Gefährliche Gewohnheiten

Verkehrssicherheit bezeichnet ein Ideal, nämlich Fahren ohne Gefahren und Risiko. Risiko resultiert aber in der Regel aus Mängeln im menschlichen Verhalten. Sicherheit auf den Strassen hängt massgebend von der bewussten Entscheidung für oder gegen das Risiko ab.

Voll bewusstes Handeln im Strassenverkehr ist selten. Für viele stellt das Lenken eines Motorfahrzeuges ein "mechanisiertes", "automatisiertes" Gewohnheitshandeln dar, das auf verlässlichen Erfahrungen an der Schwelle des Bewusstseins basiert. Ein alter Lehrsatz der Verhaltensforschung besagt, dass der Erfolg unser Verhalten bestimmt. Das heisst im Strassenverkehr nichts anderes, als dass wir insbesondere das Verhalten erwerben, das uns erfolgreich macht. Leider gilt dies auch für Gewohnheiten mit regelwidrigem Verhalten. Der unmittelbar erlebte Erfolg vieler gefährlicher Verhaltensweisen im Strassenverkehr liegt im schnellen oder schnelleren Vorankommen. Der ausgebliebene Schaden und das häufige Ausbleiben repressiver polizeilicher Massnahmen begünstigen die Ausprägung von unangemessenen und gefährlichen Gewohnheiten. Die subjektiv positiv bewerteten Ereignisse wirken als positive Verstärkungen und überdecken auch die Wirkung einer einmaligen Sanktion durch die Polizei. Als besonders

gefährliche Gewohnheiten werte ich die Kombination von "Trinken und Fahren", mangelnden Abstand zum Vorausfahrenden und überhöhte Geschwindigkeit als gewohnheitsmässiges Fehlverhalten. Für eine nicht zu unterschätzende Gruppe von Verkehrsteilnehmern beschränkt sich heute die Risikobeurteilung im Strassenverkehr auf Durchkommen ohne Verlust des Führerausweises.

These 3: Verlust an Humanität

Der Strassenverkehr weist eine besondere Sozialstruktur auf. Dem Kollektiv fehlt ein Unrechtsbewusstsein. Trotz vorhandenen Kontrollschildern dominiert Anonymität. Der durch Egoismus, antiautoritäre Erziehung oder durch Kurse zur Selbstentfaltung oder Selbstbefreiung motivierte Einzelne taucht in der Masse unter, agiert und reagiert aber als Individuum ganz beträchtlich und empfindlich. Diese Grundsituation bewirkt einen **Verlust an Humanität**, eine Geringschätzung der übrigen Menschen und von Sachwerten und begünstigt die Verkehrsdelinquenz. Als auslösende Faktoren sind zu nennen:

- Egoismus, Frustrationen, Aggressionen,
- Freiheitsdrang, der von der Werbung kräftig gefördert wird,
- Zeitdruck und finanzielle Interessen,
- Sorglosigkeit, Unerfahrenheit,
- Unbesonnenheit, Uebermut,
- Rücksichtslosigkeit, Hemmungslosigkeit,
- Bequemlichkeit.

Nicht unproblematisch erscheinen mir in diesem Zusammenhang gewisse Erscheinungen im Versicherungsbereich. Kann man sich doch neuerdings auch gegen die finanziellen Folgen eines Verlustes des Führerausweises versichern. Dieser Umstand sowie eine gewisse "Kasko-Mentalität" tragen zur Verkehrsunsicherheit bei, indem viele Fahrzeuglenker erhöhte Risiken eingehen, da sie einem allfälligen Schaden sorgenfrei, zumindest aber mit nur wenigen Malus-Punkten entgegensteuern können.

Aus dem Gesagten lässt sich folgender **Verkehrsdelinquenz-Raster** erstellen:

<u>Lenker-kategorie</u>	<u>Fahrzeugart</u>	<u>Deliktsart</u>	<u>Motivation</u>
unbestimmt	Fahrrad/ Motorfahrrad	Missachten des Vortritts, des Rotlichts	Frust, "Freiheit", mangelnde Einsicht, Verantwortungslosigkeit, Anonymität
vorwiegend jüngere	Motorrad	Tempoüberschreitungen gefährliches Ueberholen	"Freiheit", Nervenkitzel, Verantwortungslosigkeit
unbestimmt	Personenwagen	Missachten des Vortritts, des Rotlichts, Tempoüberschreitungen fehlender Abstand, gefährliches Ueberholen, Fahren in angetrunkenem Zustand, mangelnde Zeichengebung	Frust, Rerenommiensucht, Stress, "Freiheit", Verantwortungslosigkeit, Nervenkitzel (Cannonball, Kamikaze-Geisterfahrer), mangelnde Einsicht, vermeintliche Gentlemen-Delikte usw.
Berufslenker	Taxi, Car, Lastwagen	Tempoüberschreitungen, fehlender Abstand, Missachten des Rotlichts, Ueberlast, Arbeitszeit, Ladung, Betriebszustand	Leistungsdruck Stress, Profitgier

5. Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz durch die Polizei

Die Polizei beteiligt sich massgeblich an der **Verkehrssicherheitsarbeit**, welche sich international an den Massnahmen der drei "E"s orientiert:

- **Engineering**
- **Education**
- **Enforcement.**

Im Bereich des Engineerings, des Strassenbaus und der Strassengestaltung, ist die Polizei - gestützt auf ihre Erfahrungen in der Unfallauswertung - beratend tätig. Mit den originären polizeilichen Massnahmen auf den Gebieten "Education" im Sinne von Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung sowie "Enforcement" im Sinne von Verkehrsüberwachung und Verkehrskontrolle bemühen wir uns, das tägliche Leid auf unseren Strassen zu reduzieren.

Es ist unsere polizeiliche Pflicht, festgestellte Verletzungen von Verkehrsregeln anzugeben und in bestimmten Situationen die Weiterfahrt eines Lenkers zu verhindern, ohne den vernünftigen Verkehrsteilnehmer durch unsere Massnahmen so zu verärgern, dass er unsere polizeilichen Massnahmen zur Verkehrsüberwachung generell nicht akzeptiert. Polizeiliche Massnahmen müssen gesellschaftlich akzeptabel sein.

Es sei nicht verschwiegen, dass die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei mit Schwierigkeiten belastet ist. Zum einen lässt die personelle Situation wenig Zeit und Mittel für präventive Tätigkeiten. Zum andern gibt es "Systemschwierigkeiten". Verkehrsentflechtung im Rahmen des Engineerings braucht in der Regel viel Land. Angesichts der Bodenknappheit oft keine leichte Entscheidung. Im Rahmen der Education wird viel für die Verkehrssinnbildung und Verkehrserziehung getan. Leider findet in der Schweiz für 15 bis 65jährige praktisch keine Education mehr statt. Aus- und Weiterbildung von Motorfahrzeuglenkern lassen zu wünschen übrig. Im Rahmen des Enforcements werden gezielte Kontrollen des Fahrverhaltens z.B. von Taxis oder von Lastwagen mit Warnungen über die heute verbreitet

vorhandenen Kommunikationsmittel unterlaufen. Gelegentlich wirken auch politische Aspekte als Schranken der polizeilichen Tätigkeit. Im Kampf gegen Verkehrsunfälle wäre es wohl am logischsten, beim Fahrzeug anzusetzen. Nur, obligatorische Restwegschreiber oder Drehzahlbegrenzer lassen sich politisch eben schlecht verkaufen. Sie gehen aber fehl, wenn Sie aus diesen Aussagen Resignation ableSEN.

6. Bilanz, Ausblick und Wünsche

Im Straßenverkehr spiegelt sich ein Teil des gesamtgesellschaftlichen Verhaltens. Geht man von diesem gesamtgesellschaftlichen Ansatz aus, so sind Verbesserungen von Verkehrssicherheit und Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit sowie Reduktion der Verkehrsdelinquenz Verpflichtungen für alle Verantwortungsträger.

Die Polizei kann und will nicht Reparaturdienst der Gesellschaft sein. Sie trägt aber durch Verkehrserziehung, Aufklärungsinformationen und angemessene Verkehrsüberwachung dazu bei, die Normakzeptanz zu erhöhen. Jeder einzelne, auch Sie, kann einen Beitrag leisten: zum Beispiel durch Vorsicht und Rücksicht sowie Anstand und Toleranz. Statt Eigendynamik aufkommen zu lassen, gilt es vermehrt, Eigenverantwortung - z.B. durch bessere Ausbildung - zu fördern.

Der "ruhelosen Gesellschaft" wünsche ich vermehrt etwas Zeit und etwas weniger Orientierung an Leistung. Die EG 92 wird die Wettbewerbsverhältnisse auch auf der Strasse verändern. Es bleibt zu hoffen, dass sich die Verkehrsdelinquenz dadurch nicht nachhaltig verschlechtert. Ich trete deshalb für ein vermehrtes Miteinander anstelle des Gegeneinanders ein. Auf die Polizei können Sie zählen: "Wir kommen oftmals, ohne dass man uns ruft! Wir kommen manchmal wie gerufen! Wir kommen immer, wenn man uns ruft!"

