

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

**Herausgeber:** Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

**Band:** 13 (1995)

**Artikel:** Unsere tägliche Bedrohung im Strassenverkehr : ein Problem der  
"äusseren" Sicherheit?

**Autor:** Schubarth, Martin

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1051293>

### **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:** 16.01.2026

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

**MARTIN SCHUBARTH**

## **UNSERE TÄGLICHE BEDROHUNG IM STRASSENVERKEHR – EIN PROBLEM DER «ÄUSSEREN» SICHERHEIT?**

**1.** Im Jahr 1994 wurden in der Schweiz 680 Menschen im Strassenverkehr getötet. Junge Erwachsene im Alter von 18–24 Jahren sind die gefährdetste Altersgruppe im Verkehr. Als Benützer von Velos und Motorrädern sind Kinder und Jugendliche im Alter von 10–17 sowie Fussgänger und kleine Kinder bis 9 Jahre sowie Senioren am stärksten vom Unfallgeschehen betroffen (Mitteilung der BfU vom 24.02.95). Jedes Jahr verlieren hunderte von Personen ihr Leben als Folge von Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Fahren in angetrunkenem Zustand. Diese Delikte stehen also an der Spitze der Gewaltdelinquenz (vgl. Schubarth, Die Strafe und deren Bedeutung im Strassenverkehr, AJP 1994, 438 ff., 443 N 19).

Daran ändert nichts, dass die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist. Und vergessen wir nicht die zahlreichen Verletzten mit unter Umständen massiven bleibenden gesundheitlichen Beeinträchtigungen.

**2.** Diese Form der Gewaltdelinquenz wird allerdings bei Diskussionen um die sogenannte «innere Sicherheit» häufig ausgeblendet. Ja gelegentlich entsteht der Eindruck, wie wenn die gleichen Kreise, die das Problem der sogenannten «inneren Sicherheit» auf das Tapet bringen, sehr empfindlich reagieren, wenn es darum geht, durch technische Massnahmen illegalen Geschwindigkeiten vorzubeugen. Verkehrstote werden offenbar als Opfer einer hochmobilen Zivilisation betrachtet, und dabei wird die Überforderung des Automobilisten, vor allem im Zusammenhang mit dem Geschwindigkeitsproblem, ausgeblendet (vgl. Dietmar Klenke, Pathologie des Strassenverkehrs, Universitas, 1994, 521 ff.). Es geht zum einen um die physische Überforderung älterer und junger nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer, die

unter den Verkehrsopfern übermässig stark vertreten sind; zum zweiten geht es um die physische und seelische Überforderung der Autofahrer. Das Kernproblem liegt darin, dass der Mensch von seiner Konstitution her überfordert ist, die Bewegungskräfte der auf hohe Geschwindigkeiten ausgelegten Automobile jederzeit zuverlässig und verantwortungsvoll zu beherrschen (Klenke, a.a.O. 522 mit Hinweisen). Mit wachsenden Geschwindigkeiten wächst dieses Problem aus physikalischen und biologischen Gründen. Wahrnehmungskapazität und Reaktionsvermögen stehen mit den wachsenden Anforderungen, die höhere Geschwindigkeiten stellen, nicht im Einklang. Niemand hat eine über die Sinne vermittelte Vorstellung davon, was es heisst, dass die kinetische Energie mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zunimmt und im gleichen Masse das darin enthaltene Gefährdungspotential (Klenke, a.a.O.). Einen wirklichen Eindruck erhält der Autofahrer erst, wenn der Unfall passiert ist, sofern er dabei überlebt.

3. Und sogar dann ist nicht einmal sicher, dass der Geschwindigkeits-täter seine Selbstüberschätzung einsieht, wie der folgende wohl nicht untypische Fall zeigt (Urteil des Bundesgerichtes vom 11. April 1994, 6S.16/1994):

An einem Sonntagnachmittag fuhr X. mit seinem Ferrari Testarossa ausserorts mit Tempo 120 anstelle der zulässigen 80km/h. Y. bog mit seinem Opel aus einer Nebenstrasse auf die Hauptstrasse ein, wobei er offenbar die Geschwindigkeit des herannahenden Ferrari unterschätzte. Es kam zum Zusammenstoss; alle drei Insassen des Opel wurden getötet. Der Ferrari-Fahrer behauptete über sämtliche Instanzen seine Unschuld, offenbar davon ausgehend, dass andere Verkehrsteilnehmer auf das Bedürfnis eines Ferrari-Fahrers, mit 120 statt mit den zulässigen 80 zu fahren, Rücksicht nehmen müssen.

4. Kennen Sie die Kollisionsgeschwindigkeiten bei um 10km/h differierenden Bremsausgangsgeschwindigkeiten? Oder konkreter: Welche Geschwindigkeit (Kollisionsgeschwindigkeit) hat ein Auto mit An-

fangstempo 60 an der Stelle, wo ein Auto mit Anfangstempo 50 zum Stillstand kommt? Antwort: 40,5km/h! Also: Wenn das innerorts korrekt mit 5km/h fahrende Auto gerade noch vor dem Fussgängerstreifen halten kann, knallt ein ursprünglich mit 60km/h fahrendes Auto (bei sonst gleichbleibenden Bedingungen) mit über 40km/h auf den Fussgänger.

Entsprechend: Wer auf der Autobahn mit Tempo 120 fährt und auf eine Distanz von 110m eine stehende Kolonne sieht, der kann sein Fahrzeug gerade noch zum stehen bringen. Hätte er stattdessen eine Geschwindigkeit von 150km/h, knallt er mit rund 100km/h in die stehende Kolonne, die dadurch vermutlich etwas in Bewegung gerät (Angaben betreffend Kollisionsgeschwindigkeiten gestützt auf Tabellen, die Felix Walz, Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich, dem Kassationshof des Bundesgerichtes anlässlich eines Expertenhearings zum Problem der Geschwindigkeitsüberschreitungen vorgelegt hat).

5. Unser Ferrari-Fahrer (oben N 3) befindet sich mit seiner Einstellung neuerdings auch in der besten Gesellschaft gewisser Tendenzen in der deutschen Rechtswissenschaft, die, ohne auf die Opferstatistik substantiiert einzugehen, die Existenz eines Grundrechtes auf Mobilität behaupten und gestützt darauf die Zulässigkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen ausserhalb geschlossener Ortschaften in Frage stellen (vgl. Michael Ronellenfitsch, *Mobilität: Vom Grundbedürfnis zum Grundrecht?* Deutsches Autorecht 1992 321 ff., S. 325) oder ein Grundrecht, Auto zu fahren, behaupten mit der Berechtigung, so viel und so schnell zu fahren, wie es das Fahrzeug erlaubt, (derselbe, *Verfassungs- und verwaltungsrechtliche Betrachtungen zur Mobilität mit dem Auto*, Tübingen 1994, S. 46). Diese Haltung ist bezeichnend für eine offenbar in Deutschland bestehende Tendenz, das Grundrecht auf Leben und Gesundheit auszublenden, wenn es um das Gefährdungspotential des Autos und seine Beschränkung durch Geschwindigkeitslimiten geht. Übrigens eine etwas merkwürdige und widersprüchliche Haltung, wenn man bedenkt, wie stark das Lebensrecht in Deutschland die Debatte betreffend die Schwangerschaftsunterbrechung beeinflusst.

Als aussenstehender Beobachter hat man da gelegentlich den Eindruck, das Grundrecht auf Leben ende in Deutschland mit der Vollendung der Geburt.

Übrigens eine Haltung von bestechender Konsequenz: Je mehr Lebendgeburten, desto weniger fallen die Verkehrstoten zahlenmässig ins Gewicht.

6. Aber auch in der Schweiz besteht offensichtlich in Kreisen, von denen man ein anderes Verantwortungsgefühl erwarten sollte, eine Tendenz zum «Recht auf illegale Geschwindigkeit». So sagte mir ein anerkannter Gynäkologe, eine Durchsetzung von Tempo 120 auf der Autobahn durch den Einbau von automatischen Geschwindigkeitsbegrenzern, also in seinen Augen: durch «Kastration», stehe doch im Widerspruch zu unserer Virilität. Und ein Gemeindepräsident lehnt die Durchführung von Radarkontrollen auf seinem Gemeindegebiet ab, weil er, wie der Bevölkerung bekannt, jedenfalls auf der Autobahn einen etwas lockeren Umgang mit Geschwindigkeitsvorschriften pflegt.

7. Zu Recht weist Gunther Arzt auf die Diskrepanz zwischen fahrlässigen Tötungen hin, die statistisch erfasst und bestraft werden, und den zahlreichen sozialadäquaten Tötungen, die keine Reaktion auslösen und oft nur in die allgemeine Sterbestatistik eingehen. So nehme es unsere Gesellschaft als sozialadäquat nahezu reaktionslos hin, dass etwa zum Schutze der Fussgänger erlassene Gesetze praktisch nicht prophylaktisch überwacht würden. Die Schuld des Fahrers, der das Vortrittsrecht des Fussgängers auf dem Fussgängerstreifen missachtet und ihn tötet, stehe in einem geradezu grotesken Missverhältnis zu der Schuld der Gesellschaft, die nicht im voraus auf die Beachtung der Regel dränge, sondern nur nachträglich den Schuldigen bestrafe. «Das Freiheitsstreben, das sich im Kampf gegen zivile Polizeistreifen und heimliche Radarkontrollen dokumentiert und das dazu geführt hat, dass die Unterbezahlung und sachlich wie personell unzulängliche Ausrüstung der Polizei als angemessen empfunden wird, kostet vielen Mitmenschen das Leben.» (Arzt, Strafrecht, Besonderer Teil I 3. A.

Bielefeld 1988, 99 f.). Und zutreffend wird in der Brockhaus-Enzyklopädie (19. A., Band 23, 1994, Stichwort Verkehrsentwicklung) darauf hingewiesen, dass die Zahl der Verkehrstoten jährlich weit ausserhalb dessen liegt, was in anderen technischen Bereichen akzeptiert wird. Ein besonderes Problem stellt dabei die Tatsache dar, dass die Fahrzeuglenker zwar durch fortschreitende technische Verbesserungen in ihrem Fahrzeug verhältnismässig gut geschützt sind, deren Unfallgegner (vor allem Fussgänger und Radfahrer) dagegen nicht; auf diese Weise werde ein Drittel des gesamten Tötungsrisikos im Strassenverkehr von den verursachenden Autolenkern auf andere Verkehrsbeteiligte verlagert. Ein (jedenfalls in der Vergangenheit) hoher positiver Symbolwert und eine die Volkswirtschaft nachhaltig prägende Automobilindustrie haben offenbar für gesellschaftliche, politische und rechtliche Rahmenbedingungen gesorgt, die man sich in anderen technischen Bereichen nicht vorstellen könnte.

8. Es stellt bekanntlich eine seltene Ausnahme dar, dass ein Automobilist nach einem Unfall mit Todes oder Verletzungsfolge wegen vorsätzlicher Tötung oder Körperverletzung angeklagt und verurteilt wird. Ist dies eine Folge davon, dass im Bereiche des Strassenverkehrs in weiteren Ausmass von einem erlaubten Risiko ausgegangen wird als in anderen technischen Bereichen? Mit entsprechenden Konsequenzen für den Bereich der Grenzziehung zwischen Fahrlässigkeit und *dolus eventualis*? Oder anders gefragt: Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes ist für die Frage, ob die Voraussetzungen eines Verletzungsvorsatzes bejaht werden können, massgeblich, ob im Lichte der tatsächlichen Feststellungen, die die kantonale Instanz getroffen hat, die Bejahung oder Verneinung des Vorsatzes zu Recht erfolgt ist (Schubarth, Nichtigkeitsbeschwerde – staatsrechtliche Beschwerde – Einheitsbeschwerde? AJP 1992 851; BGE 119 IV 1 E. 5a und 242 E. 2c). Es geht also um die Frage, ob im Lichte der festgestellten Vorsatzindizien und gegebenenfalls von Gegenindizien zu Recht auf Vorsatz geschlossen werden darf. Man sollte einmal nachdenken über die Frage, ob man, wenn es um die Beurteilung einer Tötung im Strassenverkehr geht, wirklich mit den gleichen Massstäben überprüft, ob die



Vorsatzindizien ausreichen oder nicht. Meine einstweilige Vermutung geht dahin, dass dies nicht der Fall ist: Dass der Automobilist eventualvorsätzlich gehandelt haben könnte, wird von vornherein von der Hand gewiesen. Dies könnte damit zusammenhängen, dass man zunächst den Bereich des erlaubten Risikos schon weiter versteht als in anderen technischen Bereichen. Aber offenbar ist man auch dort, wo vorsätzlich in eklatanter Weise elementare zum Schutze anderer Verkehrsteilnehmer geschaffene Verkehrsregeln verletzt werden, in einem sonst nicht üblichen Ausmass bereit, dem Automobilisten zuzubilligen, er habe darauf vertraut, es werde schon kein tödlicher Unfall passieren. Ich bezweifle, dass die Rechtsprechung in der Realität einem Messerstecher oder einem Schiesswütigen das gleiche Vertrauen attestiert.

So stellt die Verurteilung eines Automobilisten wegen eventualvorsätzlicher Tötung durch die Waadtländer Gerichte (bestätigt durch das Bundesgericht [StR 61/1986 vom 6.10.86; vgl. Schultz, Rechtsprechung und Praxis zum Strassenverkehr in den Jahren 1983–1987, 92 ff. mit Hinweisen]) eine Ausnahme dar. Ein Automobilist war nachts mit seinem Lamborghini auf der Autobahn mit Tempo 240km/h gefahren und hatte zwei Menschen getötet. Die Gerichte qualifizierten ihn als einen selbstmörderischen KamikazeFahrer am Steuer einer rollenden Bombe. Das Appellationsgericht BaselStadt bemerkte kürzlich in einem Urteil vom 9. März 1994 (vom Bundesgericht bestätigt am 17.8.1994, 6S.243/1994), wer während geraumer Zeit und auf einer Strecke von über 2km mit massiv übersetzter Geschwindigkeit durch die Stadt fahre und dabei erst noch zwei Kreuzungen bei Rotlicht überquere, bei dem wäre die Bejahung eines Eventualvorsatzes nicht gänzlich auszuschliessen. (Aus prozessualen Gründen hatte es allerdings zur Vorsatzfrage nicht mehr Stellung zu nehmen und machte diesen Hinweis einzig im Rahmen der Strafzumessung).

Zur Illustration sei vergleichsweise auch auf folgenden Fall hingewiesen: Eine Firma verkauft einem Schreinergrossbetrieb eine Hebebühne mit Rollbahn, auf welcher, wie die Firma weiss, grosse Kunststoffplat-

ten auf dem Firmenareal transportiert werden sollen und zwar in Mengen, dass die Platten, wenn sie sich vom Wagen lösen, ohne weiteres einen Arbeiter erdrücken können. Während längerer Zeit wird mit diesem Rollwagen problemlos gearbeitet. Dann passiert genau ein solcher Unfall. Der Verantwortliche der Lieferfirma, die das ausländische Produkt übrigens nicht selbst herstellt, sondern nur weiterverkauft hat, wird nun wegen fahrlässiger Tötung verurteilt. Denn aufgrund des allgemeinen Gefahrensatzes und aufgrund von Art. 1 und 3 des Bundesgesetzes über die Sicherheit von technischen Einrichtungen und Geräten (StEG; SR 819.1) hat derjenige, der ein technisches Gerät wie eine derartige Hebebühne anpreist und in Verkehr bringt, dafür zu sorgen, dass bei dessen Verwendung Leben und Gesundheit nicht gefährdet werden (Urteil des Bundesgerichtes vom 20.02.95; 6S.630/1994). Hatten wir in der Schweiz schon einmal die Verurteilung des Verkaufschefs einer Automobilfirma, weil das von seiner Firma verkaufte Auto, mit welchem ein tödlicher Unfall herbeigeführt wurde, nicht im Einklang mit den Sicherheitsvorschriften stand? Oder sogar unter Rückgriff auf den Gefahrensatz? Vermutlich nein. Denn die Sicherheitsvorschriften im Automobilverkehr erlauben eben Risiken, wie sie in anderen Bereichen verboten sind; und der Gefahrensatz wird in diesem Bereich aus den gleichen Gründen ausgeblendet.

Dies steht in einem gewissen Widerspruch zu den Tendenzen der Rechtsprechung, Teilnahme in Form der Gehilfenschaft anzunehmen bei Lieferanten, die aus kommerziellen Gründen damit einverstanden sind, dass ihre Lieferungen oder Dienstleistungen für kriminelle Zwecke missbraucht werden. So bestätigte das Bundesgericht die Verurteilung eines Grosshändlers wegen Beihilfe zu Betrug durch den Verkauf von afrikanischem Antilopenfleisch unter richtiger Bezeichnung im Wissen darum, dass der Käufer dieses nur betrügerisch verwenden kann, nämlich durch Weiterverkauf unter der falschen Bezeichnung als europäisches Wildfleisch. Eine Einschränkung der Teilnahme strafbarkeit unter dem Gesichtspunkt der Eigenverantwortung des Käufers wurde abgelehnt (BGE 119 IV 289 E. 2). Und neuerdings haben die Waadtländer Gerichte einen PTT-Generaldirektor wegen der



Beihilfe zur Verbreitung von pornographischen Tonaufnahmen an Personen unter 16 Jahren (Art. 197 Ziff. 1 StGB) verurteilt (dazu Urteil des Bundesgerichtes vom 17.02.1995, 6S.505/1994; Urteilsbegründung steht noch aus). Sollte das Bundesgericht diese Verurteilung bestätigt haben, stellt sich die Frage, welche Signalwirkung die beiden zitierten Urteile auch für andere Bereiche haben können. Können sich Produzenten und Verkäufer von Automobilen, die auf Geschwindigkeiten ausgelegt sind, von denen der Automobilist legalerweise gar nicht Gebrauch machen darf, ihrer moralischen Verantwortung (über die strafrechtliche spreche ich einstweilen nicht) entschlagen, wenn die von ihnen produzierten und gelieferten «rollenden Bomben» (wie sie jedenfalls von der Justiz im zitierten Waadtländer-Fall bezeichnet wurden) zur Explosion gekommen sind? Vergleicht man die Strukturen im Antilopenfleischfall (und gegebenenfalls im Falle des PTT-Generaldirektors) einerseits mit den Strukturen des Herstellers/Verkäufers von schnellen Autos, dann sind jedenfalls Parallelen ersichtlich, über die man wohl vertieft nachdenken müsste.

Eine Tagungsteilnehmerin machte im persönlichen Gespräch folgenden wohl zutreffenden Vergleich: Würde man die Schutzvorschriften, wie sie im Baugewerbe durch Gesetz und Verordnung vorgeschrieben sind, auf vergleichbare Gefährdungssituationen im Strassenverkehr übertragen, dann stelle sich die Frage, ob nicht alle Fussgänger nur noch im Helm und im Panzeranzug auf die Strassen gelassen werden dürften!

**9.** Das gestörte Verhältnis zu den Grundwerten unserer Rechtsordnung wird an einem weiteren Beispiel deutlich: Dass das Halten eines Telefonhörers während der Fahrt der Verkehrssicherheit abträglich und deshalb verboten ist, müsste eigentlich nicht nur jedem Verkehrsteilnehmer, sondern auch der Zubehörsindustrie ohne Bundesgerichtsurteil (BGE 120 IV 63) klar sein. Entsprechend hätten alle Beteiligten von Anfang an das Autotelefon, wenn überhaupt, nur im Rahmen einer Freisprechanlage zulassen dürfen, obwohl diese Form des Autotelefons weniger schick ist als ein Handtelefon. Auch hier wird man den

Eindruck nicht los, dass das Imponiergehabe eines nicht unbedeutenden Segmentes der Autofahrer dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit vorgegangen ist. Was der Minnesang des Mittelalters oder die Vespa der Nachkriegszeit, das ist oder war zumindest das Natel der Postmoderne.

Vgl. dazu auch die eindrückliche Analyse einer Studentin, die am Genfer Autosalon als Hostess tätig war (Sofie Geisel, Von der moralischen Kraft des Lippenstifts, NZZ, 30.03.95 Nr. 75 S. 20). Zur sinnlichen Funktionalität eines Blechkörpers mit Motor: «Welche erotische Wirkung hat ein Cabrioheck? Empirisch nachweisen lässt sich die Relevanz der hierdurch implizierten These durch die Analyse des Mienenspiels einer nicht gerade geringen Anzahl von Messebesuchern bei der von mir vielfach beobachteten Geste des Kofferraumstreichelns. Ein noch eindeutigerer Gesichtsausdruck charakterisiert den Besucher (grundsätzlich männlichen Geschlechts), der mit dem Finger den geschwungenen Linien nachfährt, die durch den Spalt zwischen Kofferraum und Kotflügel gebildet werden.» Auch das Innere eines Autos sei viel weniger für einen technischen Zweck konzipiert, als dass es sinnlichemotionalen Bedürfnissen des Autofahrers zu entsprechen habe. «Als Faustregel gilt hier, dass diejenige Innenausstattung am meisten Anklang finden wird, die eine möglichst grosse Zahl an Knöpfchen, Hebeln, Schaltern und sonstigen Berührungspunkten aufweist und dementsprechend vielfältig auf den Körperkontakt mit dem Autolenker reagiert.» Motorenlärm sei nicht eher eine unangenehme Nebenerscheinung des Autofahrens, sondern habe eine Art Balzfunktion.

In diesem Zusammenhang auch ein Hinweis auf einen Leserbrief in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. In Berlin gebe es 1,3 Mio. Personautos, wenn jedes einen Meter kürzer wäre, würde man 1'300km mehr Parkfläche gewinnen. Die Aktualität dieses Hinweises wurde mir deutlich anlässlich meines unten ausführlicher geschilderten Besuches am Automobilsalon: Man

zeigte mir einen Prototyp eines Autos, das, wenn es parkiert wird, in seiner Länge stets um einen Meter verkürzt werden kann. Und daneben stand – dies ist die eigentliche Pointe – «mein» oben N 6 erwähnter Gynäkologe, der mir mit strahlenden Augen sagte: Dies ist das Fahrzeug meiner Träume. In der Ruhestellung kurz und dafür im Verkehr einen Meter länger!

**10.** Noch ein Hinweis zur Problematik der sogenannten Mobilität (vgl. auch dazu Brockhaus-Enzyklopädie, Band 14, 1991, Stichwort Mobilität): Verkehrswissenschaftler haben festgestellt, dass die These als widerlegt angesehen werden kann, die Erhöhung der Geschwindigkeit führe in der Regel zu Einsparungen an Reisezeit und damit zu einer erheblich bleibenden Erhöhung der zeitlichen Spielräume für alternative Tätigkeiten. Tatsächlich hat sich die technische Entwicklung vor allem dahingehend ausgewirkt, dass bei gleichbleibendem zeitlichen Aufwand die Streckenbenutzung gewachsen ist. Offensichtlich führt die zunehmende durch ökonomische und gesellschaftliche Entwicklungen verstärkte Mobilität weder zu Einsparungen von Terminen und Zeitverbrauch noch zu grösserer Autonomie, sondern bringt die Menschen in neue Abhängigkeiten gegenüber den die Mobilität gewährleistenden Maschinen. Im übrigen bestätigen die chronischen Staus auf der Autobahn und die Überlastung von Innenstädten durch Pendler das für die Volkswirtschaft formulierte Prinzip: Ab einer bestimmten Grenze verschlechtern sich die Nutzungsbedingungen eines Gutes, je breiter dessen Gebrauch ist. Wachsende Mobilität führt – Grundrecht auf Mobilität hin oder her – zu Immobilität; und zu Stress mit der Gefahr, dass auch «friedfertige» Zeitgenossen ausser Rand und Band geraten (vgl. Dietmar Peitsch, u.a., Gewalt im Strassenverkehr, Berlin 1994 und Micha Hilgers, Total abgefahren – Psychoanalyse des Autofahrens, Freiburg).

**11.** Zuwenig beachtet wurde wohl bisher auch das Problem der Sicherheit von Kindern im Auto (vgl. zum folgenden den Beitrag von Beat Römer: Kinder im Auto sind viel zu oft ungeschützt, Basler Zeitung, 9. März 1995 Nr 58 S. 8). Mangelhaft fixierte, nicht altersgerechte

Kindersitze oder falsch positionierte Gurten können bei einem scheinbar glimpflich verlaufenden Unfall schwerwiegende Folgen haben. Der Leiter der Abteilung Biomechanik bei Renault ist der Ansicht, in Frankreich könne man 40% aller Kindersitze gleich aus dem Auto entfernen, weil sie aus irgendeinem Grund keinen richtigen Schutz bieten. Die Zahl dürfte sich ohne weiteres auf andere Staaten übertragen lassen. «Fehler hat auch die Autoindustrie begangen, die zwar auf 40 Jahre Unfallforschung zurückblicken kann, das Thema 'Kindersicherheit' aber lange vernachlässigt oder falsch angepackt hat» (Beat Römer, a.a.O.). Kleinkinder besitzen im Vergleich zum restlichen Körperbau einen verhältnismässig grossen und schweren Kopf, haben jedoch noch eine schwache Halswirbelmuskulatur, weshalb ein hoher Anteil an Kopf und Halswirbelerletzungen bei Kindern bis zu 4 Jahren festzustellen ist, selbst wenn sie in einem Kindersitz mitreisen. Eine grosse Gefahrenquelle liegt dabei in der Montage des Sitzes in Fahrtrichtung.

Das Trägheitsgesetz wirkt sich hier offenbar auch auf die Gesetzgebung. So gilt die Pflicht für einen geprüften Kindersitz für Kinder unter 7 Jahren nur auf Sitzen neben dem Führer (Art. 3a Abs. 3 Satz 1 VRV; vgl. auch Art. 60 Abs. 3 VRV). Eine Gesetzgebung, die gleiche Sicherheit für Kinder wie für Erwachsene anstreben würde, müsste wohl die serienmässige Lieferung von ausreichenden Kinderrückhaltevorrichtungen vorschreiben. Heute schon müsste den Taxis vorgeschrieben werden, hinreichende Kindersitze oder Kinderrückhaltevorrichtungen mit sich zu führen.

Nach einer deutschen Studie (Kinderschutzsysteme im Auto von F. Ruppert et al. HUK-Verband, Büro für KVZ-Technik, München 1992) ist das Auto seit 1990 für Kinder zum Unfallort Nr. 1 geworden: 40% aller 1990 im Strassenverkehr getöteten Kinder verloren ihr Leben im Auto. Nach einer Erhebung aus dem Jahre 1991 wurde fast jedes dritte Kind ungesichert im Auto mitgeführt, obwohl die Chance, bei einem Unfall nicht verletzt oder getötet zu werden, bei einem gesicherten Kind rund 7 Mal grösser ist als bei einem ungesicherten (Schweizeri-

sche Beratungsstelle für Unfallverhütung, Broschüre: Kinder im Auto).

Es ist traurig, aber bezeichnend, dass in den letzten Jahren das Thema Kindsmisshandlung und Inzest zu einem journalistischen Modethema geworden ist – während die von der Rechtsordnung und der Gesellschaft weitgehend tolerierte Kindsmisshandlung *im* Auto (offensichtlich ein Problem der inneren Sicherheit) bisher noch weitgehend ein Tabu geblieben ist.

**12.** Die Bedrohung im Strassenverkehr wird also offensichtlich häufig ausgeblendet aus der Diskussion um die innere Sicherheit. Daraus wäre messerscharf zu schliessen, dass die Bedrohungen im Strassenverkehr mit ihren jährlich hundert Toten die sogenannte äussere Sicherheit betreffen. Wenn dies stimmt, dann wären offenbar unsere Strassen exterritorial. Es mag sein, dass dieses Fazit der Mentalität vieler entspricht. Vielleicht, dass die hier vorgebrachten Gedanken den betreffenden wenigstens ein bisschen geholfen haben, die Augen zu öffnen und sich der Absurdität dieser Denkweise bewusst zu werden.

**13.** Nachtrag: Heute ist ein besonderer Tag, ein Freudentag, jedenfalls für Automobilisten. Denn heute früh endete nicht nur die Basler Fasnacht, eröffnet wurde auch der Autosalon in Genf. Ich habe es mir deshalb nicht nehmen lassen, vor meinem Vortrag kurz in Genf vorbeizugehen und will ihnen meine ersten Eindrücke übermitteln:

Ich bin ebenso beeindruckt wie überrascht. Denn sämtliche neuen Modelle sind mit einem automatischen Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet. Ferner mit Abstandswarngeräten, die, wenn die erforderlichen Minimalabstände nicht eingehalten werden, den Fahrer nicht nur warnen, sondern automatisch die Geschwindigkeit heruntersetzen, solange, bis der gesetzliche Minimalabstand wieder erreicht ist. Alle Automobile haben serienmässig anerkannte Kinderhaltevorrichtungen, für Kleinkinder ausschliesslich gegen die Fahrtrichtung. Sämtliche Fahrzeuge sind ausgerüstet nicht nur mit Fahrtenschreibern, sondern



mit Unfalldatenspeichern. Damit sollen in Zukunft Fehltritte zula-  
sten der Automobilisten vermieden werden, weil damit jederzeit be-  
wiesen werden kann, dass der Automobilist korrekt gefahren ist. Pro-  
teste dagegen sind schon angemeldet. Velofahrer und Fussgänger be-  
schweren sich, dass sie in Zukunft beweisrechtlich schlechter dastehen  
werden.

Ich danke der Automobilindustrie, dass sie die Errungenschaften der  
Technik, insbesondere der Computertechnik, derart zielgerichtet zum  
Schutze der Automobilisten einsetzt; ich danke den Automobilisten,  
dass sie, wenn auch aus eigennützigen Gründen, die damit verbunde-  
nen Preiserhöhungen freudig in Kauf nehmen; und ich lade Velofahrer  
und Fussgänger ein, die damit für sie verbundenen Nachteile ebenso  
demütig zu akzeptieren, wie sie in den vergangenen Jahrzehnten ihre  
Rolle als Opfer im Strassenverkehr eingenommen haben. Und Ihnen,  
meine Damen und Herren, danke ich für Ihre geschätzte Aufmerksam-  
keit!

Ich verzichte auf wissenschaftstheoretische Hinweise zum argumen-  
tum per ironiam. Zum Problem der Satire verweise ich auf den Auf-  
satz von Peter Noll in den Basler juristischen Mitteilungen 1959 S. 3.

