

Delikte im Strassenverkehr und ihre Sanktionen 1953–1973

Dieses Dossier beschäftigt sich mit im Strassenverkehr begangenen Delikten und ihren Sanktionen 1953–1973 auf der Basis der «Schweizerischen Kriminalstatistik» (ab 1969 «Die Strafurteile in der Schweiz»). Der gewählte Zeitraum ist quellenbedingt.¹ Die Rechtsgrundlagen bildeten das Motorfahrzeuggesetz (MFG) von 1932 respektive das Strassenverkehrsgesetz (SVG) von 1958, welches erst 1963 vollumfänglich in Kraft trat. Bei beiden handelte es sich um Bundesgesetze mit landesweiter Geltung. Die Urteile wurden im Zentralstrafregister des Schweizerischen Zentralpolizeibüros eingetragen. Daneben gab es aber auch noch kantonale Gesetze, die in der Statistik nicht berücksichtigt sind. Trafen mehrere strafbare Handlungen einer Person zusammen, zum Beispiel gegen das Strafgesetzbuch und das SVG, wurde in der Statistik auf die mit der schwersten Strafe bedrohte Tat abgestellt (die sogenannte «Hauptstraftat»). Dies hat zur Folge, dass längst nicht alle Handlungen gegen das MFG oder das SVG in der Statistik erfasst sind, weil sie nur als Nebenstrafen verhängt wurden.

Neben einem allgemeinen Überblick zur nationalen Entwicklung werden im Dossier auch kantonale Vergleiche zu den Verurteilten und den verhängten Strafen hergestellt. Dabei manifestieren sich teils markante Unterschiede. Das Dossier bezweckt, die wesentlichen Sachverhalte aufzuzeigen, kann aber nur sehr beschränkt auf die Ursachen eingehen, sofern sie nicht statistisch bedingt sind. Dazu wären viel weitergehende (rechtshistorische) Analysen nötig, die im Rahmen dieses Projekts nicht geleistet werden können.

Verurteilte und ihre Strafen: Ein Überblick

Die Zahl der Verurteilungen hing von verschiedenen Faktoren ab. Es liegt jedoch auf der Hand, dass mit dem enormen Wachstum namentlich des motorisierten Strassenverkehrs die Vergehen tendenziell parallel zunahmen. Die Verurteilungen sind somit ein Abbild des (Motor-) Fahrzeugbestands, wobei nochmals betont werden muss, dass die Kriminalstatistik nur einen Bruchteil der tatsächlichen Verstösse erfasst. Wenn ein Bankräuber auf der Flucht reihenweise Verkehrsregeln missachtete, dann erscheint dies in der Statistik nicht, weil das in diesem Fall keine Hauptstraftaten sind.

Neben der Verkehrszunahme beeinflussten weitere Faktoren die Zahl der Delikte, so beispielsweise die Regeldichte wie Tempolimiten und andere Vorschriften, die Vermehrung von Signalisationen oder verstärkte Polizeikontrollen. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass die massgebenden Gesetze sowie die Vorgaben an Behörden und Richter auf politischen Entscheidungen beruhten. Insbesondere der massive Anstieg der Verkehrsunfälle erforderte Reaktionen. Die Kriminalstatistik von 1964 begründete den Anstieg der Zahl der Urteile folgendermassen: «Die Hauptursachen sind die von Jahr zu Jahr steigende Verkehrsdichte, die leichte Eruierung der Fehlbaren und die leichte Feststellung des strafbaren Verhaltens, das gegenüber dem MFG viel ausführlichere Strassenverkehrsgesetz, die vermehrte Überwachung des Strassenverkehrs, das intensive Bemühen zur Unfallverhütung.»²

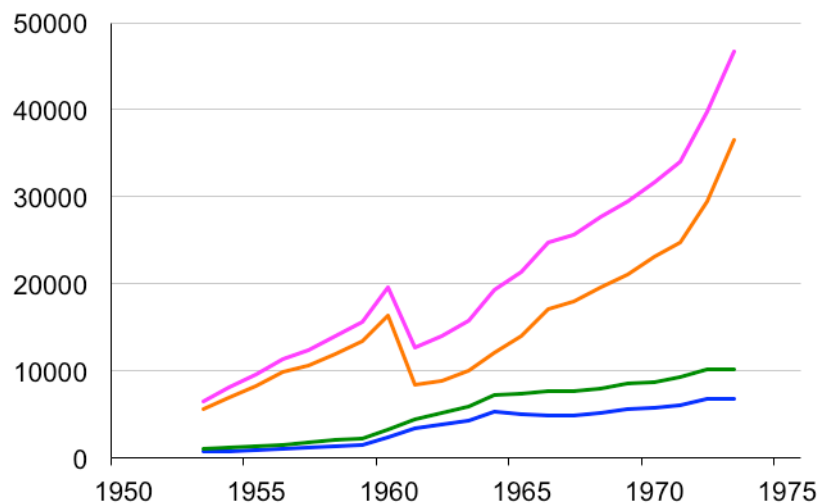
Den Richtern standen im Wesentlichen zwei Sanktionsoptionen offen: Bussen oder Freiheitsstrafen (Haft oder Gefängnis). Beide konnten bedingt, also mit angedrohtem Vollzug bei erneuten Vergehen, ausgesprochen werden. Die schwerste Strafe überhaupt, Zuchthaus, war weder im MFG noch im SVG vorgesehen und wurde folglich nie verhängt. Die Maximalstrafe des SVG betrug drei Jahre Gefängnis. Daneben gab es jedoch noch andere Massnahmen wie Verweise, Einschliessungen oder speziell für Jugendliche konzipierte Strafen wie gemeinnützige Arbeitsdienste.

¹ Vgl. strassendaten.ch, Kommentar «Allgemeine Bemerkungen zu den Delikten und Sanktionen».

² Kriminalstatistik 1964, 9.

Während die sehr seltenen Verweise, zum Beispiel ein befristetes Autofahrverbot oder angeordnete Kurse für die «Verkehrserziehung», einigermaßen glimpfliche Entscheide waren, stellten die Einschliessungen einen erheblichen Eingriff in die persönliche Freiheit dar. Das betraf etwa Suchtkranke oder Menschen mit psychischen Problemen, die man in dafür eingerichtete (psychiatrische) Institute einwies. Die weitaus meisten Einschliessungen wurden allerdings bedingt verhängt, nämlich 1955–1973 in landesweit 91 Prozent sämtlicher Urteile. In absoluten Zahlen stach der Kanton Zürich mit 587 Fällen hervor (bedingte und unbedingte Strafen). Das entsprach über einem Viertel aller in der Schweiz angeordneten Einschliessungen von 1955 bis 1973. Im Kanton Bern hingegen wurden im gleichen Zeitraum nur 50 Personen zu dieser Strafe verurteilt, im Kanton Glarus überhaupt niemand. 1974 verschwanden die numerisch eher bedeutungsarmen Einschliessungen als separate Variable aus der Statistik. Die Grafik 1 gibt einen Überblick über die Anzahl der Verurteilten und ihre Strafen 1953–1973.

Grafik 1: Verurteilte nach MFG/SVG und Strafen in der Schweiz 1953–1973 (n)



Lila: Verurteilte insgesamt; orange: Busse; grün: Freiheitsstrafe; blau: bedingt Verurteilte.

Der augenfällige Bruch der Datenreihen bei der Zahl der Verurteilten und der Bussen 1960/61 hatte eine simple (statistische) Ursache: Die strafregisterpflichtigen Bussen wurden von 50 auf 100 Franken erhöht. Die Zahl der Verurteilten verminderte sich dadurch 1960/61 von knapp 20'000 auf 12'700 Personen. An der Dynamik der beiden Kurven änderte dies indes nichts. Ab 1953 war ein steter und ab 1970 sogar beschleunigter Anstieg der Zahl der Delinquenten und der monetären Sanktionen zu verzeichnen. Auf die Freiheitsstrafen inklusive Einschliessungen wirkte sich die Erhöhung der strafregisterpflichtigen Bussen 1961 nicht aus, weil hier schwerere Delikte mit entsprechenden Sanktionen vorlagen. Im Vergleich zu den Geldstrafen nahmen die Freiheitsentzüge in absoluten Zahlen deutlich schwächer zu, relativ hingegen nicht. Im Fünfjahresmittel 1953–1957 kassierten 14 Prozent der Verurteilten Haft oder Gefängnis, 1969–1973 jedoch 26 Prozent. Mit anderen Worten wurden die Strafen härter und/oder die Delikte schwerer. Umgekehrt vergrösserte sich in den gleichen Zeiträumen aber ebenfalls der Anteil der bedingten Sanktionen von 9 auf knapp 17 Prozent. Trotz gesamthaft verschärfter Rechtspraxis tendierten die Richter um 1970 folglich öfter dazu, hin und wieder ein Auge zuzudrücken und bedingte Strafen auszusprechen, als dies um 1955 der Fall gewesen war.

1953–1973 enthielt die Kriminalstatistik ausserdem die Reihe «Vorbesträfte». Es handelte sich um Verurteilte, die bereits (mehrfach) im Strafregister eingetragen waren. Über den ganzen Zeitraum betrachtet, betraf dies erstaunliche 42 Prozent der Delinquenten im Strassenverkehr, wo-

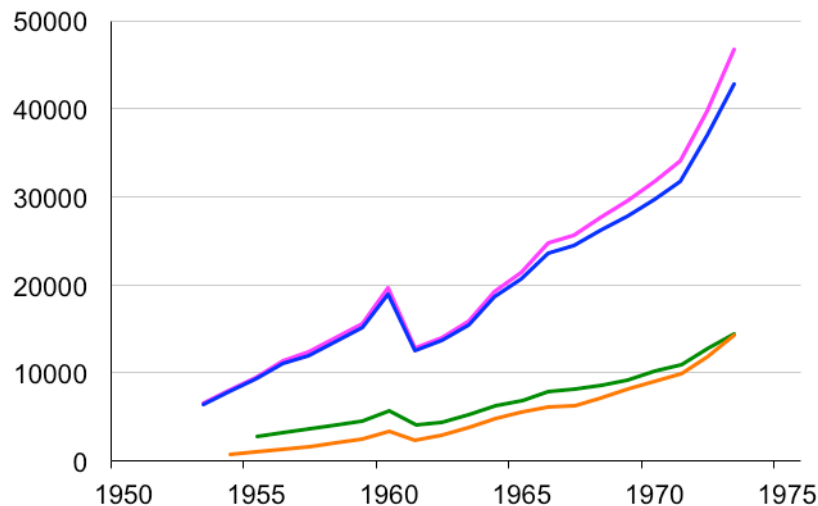
bei über die fraglichen 20 Jahre kein bestimmter Auf- oder Abwärtstrend auszumachen ist. Diese Variable als Rückfälligkeitsquote zu interpretieren, wäre jedoch hinsichtlich des Strassenverkehrs irreführend, weil sich die Einträge auf beliebige Bundesgesetze beziehen konnten (Strafgesetzbuch, Militärstrafgesetz, Arbeitsgesetz usw.), also nicht explizit auf das MFG oder SVG. Die Aussagekraft der Variable ist daher sehr beschränkt. Sicher ist nur, dass eine beträchtliche Zahl von Personen, die mit dem MFG oder dem SVG in Konflikt gerieten, bereits anderweitig mit irgendwelchen Bundesgesetzen Probleme hatten. Dabei bleibt anzumerken, dass Registerinträge nach Bewährung oder auf Antrag wieder gelöscht wurden. Die Reihe «Vorbestrafte» verschwand ab 1974 aus der Statistik.

Eine interessante Frage warf die Kriminalstatistik von 1968 auf, nämlich ob ein allgemeiner Zusammenhang zwischen wachsendem Wohlstand und der Zunahme von Straftaten bestehe. Mit Verweis auf eine Dissertation³ sei eine «enge Kausalität [...] nur bei den im Zusammenhang mit der enormen Motorisierung stehenden Delikten» feststellbar. «Würden auf den Strassen nicht so viele Vehikel zirkulieren, gäbe es weniger fahrlässige Tötungen, Körperverletzungen, Störungen des öffentlichen Verkehrs, Verletzungen der Vorschriften des MFG und SVG, Gewalt und Drohungen gegen Behörden und Beamte und Irreführungen der Rechtspflege.»⁴

Verurteilte nach soziodemografischen Merkmalen

Die Kriminalstatistik enthielt einige rudimentäre soziodemografische Differenzierungen zu den Verurteilten, welche die Grafik 2 visualisiert. Wir kommentieren die Ergebnisse hier nur kurz, weil dieses Thema bei den kantonalen Vergleichen wieder zur Sprache kommt. Da wird sich zeigen, dass die landesweiten Zahlen wichtige Details überdecken.

Grafik 2: Verurteilte nach soziodemografischen Merkmalen in der Schweiz 1953–1973 (n)



Lila: Verurteilte insgesamt; blau: Männer; grün: 18- bis 24-Jährige; orange: Ausländer.

Der Bruch in den Datenreihen 1960/61 ist bereits thematisiert worden. Von der Erhöhung der strafregistrierpflichtigen Bussen profitierten alle aufgeführten soziodemografischen Gruppen prozentual ungefähr gleichermassen. Mit Blick auf die Geschlechter könnte die Aussage der

³ Frey, Kriminalität, 223f.

⁴ Kriminalstatistik 1968, 13.

Grafik nicht eindeutig sein. Im Fünfjahresmittel 1953–1957 waren 97 Prozent der Verurteilten männlich, 1969–1973 noch immer 93 Prozent. Die Delinquenz von Frauen nahm vor allem ab Mitte der 1960er-Jahre verstärkt zu, was diverse Ursachen haben kann. Die naheliegendste Erklärung ist, dass Frauen vermehrt als (motorisierte) Verkehrsteilnehmerinnen in Erscheinung traten: «Weil immer mehr Frauen autofahren, kommen sie auch mehr mit dem Strassenverkehrsgesetz in Konflikt.»⁵ Konkrete Zahlen dazu gibt es jedoch nicht. Jedenfalls korrespondiert dieses massive Ungleichgewicht der Geschlechter signifikant mit den Unfallstatistiken, bei welchen die Männer als Opfer ebenfalls weit überproportional vertreten waren, insbesondere wenn man Fussgänger und Mitfahrende ausklammert.

Wesentlichen Anteil daran hatten junge Männer von 18 bis 24 Jahren, was sich indirekt⁶ klar in der Kriminalstatistik widerspiegelt: Im Zeitraum 1955–1973 standen insgesamt 22'000 bestraften Frauen 131'000 junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren gegenüber, also hauptsächlich Männer. 1955–1959 gehörten im Jahresmittel 28 Prozent aller Verurteilten zur Altersgruppe der jungen Erwachsenen, 1969–1973 sogar 31 Prozent. Übermut, falsche Risikoeinschätzungen, Aggressivität oder mangelnde Erfahrung mögen Gründe für die hohe Delinquenz junger Männer gewesen sein, doch konkrete statistische Angaben dazu existieren nicht.

Noch kräftiger als die Zahl der verurteilten jungen Erwachsenen stieg diejenige der Ausländer. Darunter wurden unabhängig von ihrem Wohnsitz Personen nichtschweizerischer Nationalität verstanden, die in der Schweiz verurteilt wurden. 1955–1959 gehörten im Mittel 13 Prozent aller Bestraften zu dieser Gruppe, 1969–1973 hingegen über 29 Prozent. Diese Zunahme war ein Abbild des Wachstums der motorisierten Mobilität auf der internationalen Bühne, wie es sich etwa bezüglich des grenzquerenden Verkehrs manifestierte (vgl. Datenbank). Von den 7107 Ausländern, die 1968 verurteilt wurden, stammten 78 Prozent aus den Nachbarländern, weitaus die meisten aus Italien mit allein 42 Prozent.⁷ Bei den kantonalen Vergleichen werden wir auf soziodemografische Aspekte zurückkommen.

Verurteilte nach Hauptstraftaten

Da sich die Daten ausschliesslich auf die Hauptstraftaten beziehen, sind längst nicht alle Vergehen erfasst, weil weitere Urteile oft als Nebenstrafen ausgesprochen wurden (zum Beispiel fahrlässige Tötung und als Nebenstrafe Trunkenheit am Steuer).

Das ist allerdings nicht das einzige Problem, welches eine Interpretation der Daten erschwert. Da das SVG schrittweise eingeführt wurde, überlagerten sich im Zeitraum von zirka 1959–1964 zwei Gesetzesebenen (MFG/SVG). Während sich das MFG nur auf Motorfahrzeuge und Fahrräder bezog, schloss das SVG sämtliche Verkehrsteilnehmer mit ein, also zum Beispiel auch Fussgänger. Der Strafenkatalog wurde dabei generell erheblich erweitert und differenziert. Es ist folglich nicht immer klar, in welche Rubriken man die jeweiligen Straftaten vorher und nachher einordnete. Die Grafik 3 zeigt die Zahl der Verurteilten nach den beiden numerisch dominierenden Hauptstraftaten «Verletzung der Verkehrsregeln» und «Angetrunkenheit» 1953–1973. Im SVG entsprechen diese Vergehen den Artikeln 90.1 und 90.2 respektive bezüglich des Alkoholkonsums 91.1–91.3. Bei Letzterem ist auch der Tatbestand «Verweigerung der Blutprobe» mit eingeschlossen, ein Verstoß, der allerdings selten vorkam.

Über den ganzen Zeitraum 1953–1973 betrachtet, lässt sich grosso modo eine einfache Faustregel formulieren: 50 Prozent der Verurteilungen betrafen die Verkehrsregeln, 25 Prozent den Alkoholkonsum. Alle anderen Tatbestände – Mängel an Fahrzeugen, Probleme mit Kontrollschildern oder Ausweisen, fehlende Versicherungen, Entwendungen zum Gebrauch, Unfallflucht usw. – machten das restliche Viertel aus. Als die schwersten Verstöße gegen die Verkehrsre-

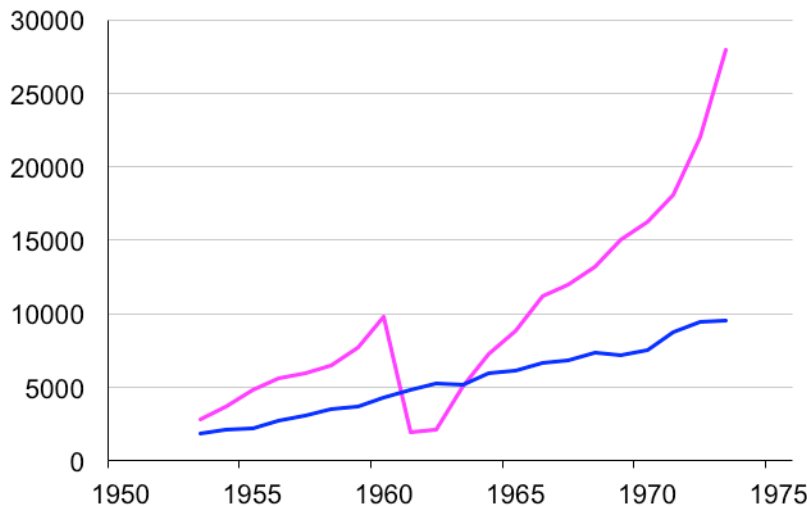
⁵ Kriminalstatistik 1965, 11.

⁶ Die Kriminalstatistik differenzierte die Altersgruppen nicht nach Geschlecht.

⁷ Kriminalstatistik 1968, 14.

geln galten «unverantwortliches Überholen, Geschwindigkeitsexzesse, Fahren links der Sicherheitslinie, Verweigerung des Rechtsvortrittes, Nichtbeachten des Rotlichtes».⁸ Im Extremfall konnten die Richter bei solchen Vergehen bis zu drei Jahre Gefängnis anordnen. Bei der Angetrunkenheit lag die Maximalstrafe bei sechs Monaten Gefängnis.

Grafik 3: Verurteilte nach Hauptstraftaten: Verkehrsregeln und Angetrunkenheit 1953–1973 (n)



Lila: Verletzung der Verkehrsregeln; blau: Angetrunkenheit.

Die Zäsur 1960/61 infolge der Erhöhung der registrierpflichtigen Bussen von 50 auf 100 Franken schlägt sich in der Grafik klar nieder, allerdings nur bei den Verurteilten wegen Missachtungen der Verkehrsregeln. 1960 kassierten dafür 9666 Fehlbare eine Geldstrafe, davon 8028 eine solche von weniger als 100 Franken. Bei den insgesamt 2402 alkoholbedingten Bussen lagen aber nur 147 unter 100 Franken. Die Anhebung des registrierpflichtigen Betrags wirkte sich folglich kaum aus. Die beiden Vergehen zeichneten sich durch ganz unterschiedliche Strafregimes aus, wie die Tabelle 1 auf der Basis der Fünfjahresmittel 1953–1957 und 1969–1973 belegt.

Tab. 1: Verurteilte (Verkehrsregeln, Angetrunkenheit) nach Art der Strafe 1953–1973

Vergehen/Strafen	Mittel 1953–1957	Mittel 1969–1973
Verkehrsregeln (n)	4533	19831
Bedingt %	0.6	6.1
Busse %	99.0	91.1
Angetrunkenheit (n)	2383	8470
Bedingt %	26.0	40.4
Busse %	58.7	33.2

Fünfjahresmittel.

Die Tabelle konkretisiert einen Befund, der bereits hinsichtlich der Grafik 1 festgestellt worden ist. Tendenziell wurden die Sanktionen 1953–1973 härter (vermehrt Freiheitsstrafen statt Bussen), andererseits fällten die Richter öfter ein bedingtes Urteil. Die beiden Trends zeigen sich

⁸ Kriminalstatistik 1972, 19.

besonders beim Tatbestand der Angetrunkenheit. Wichtiger ist hier jedoch der Hinweis, dass Verstösse gegen die Verkehrsregeln hauptsächlich – im Mittel der Jahre 1953–1957 sogar fast ausschliesslich – mit Bussen geahndet wurden und somit als vergleichsweise leichte Vergehen durchgingen, während bei zu hohem Alkoholkonsum 1969–1973 zwei Drittel der Delinquenten zu Freiheitsstrafen verurteilt wurden, welche die Mehrheit von ihnen auch absitzen musste.

Kein anderes Vergehen im Strassenverkehr wurde in der Praxis so scharf sanktioniert wie der übermässige Alkoholkonsum. «Das Bundesgericht bringt diesem Delikt einen nicht zu übersehenden Ernst entgegen.»⁹ Als Richtlinien galten ab 1965 die folgenden (unverbindlichen) Normen: Blutalkohol (Gewichtspromille) 0.8–0.99 ergaben eine Busse, 1.0–1.49 Promille Busse oder Gefängnis, «je nach subjektiven und objektiven Verhältnissen», 1.5 und mehr Promille Gefängnis.¹⁰ Die Kriminalstatistik von 1967 enthielt einige exemplarische Einzelurteile: «Ein Strassenbauunternehmer: 21 Tage Gefängnis, unbedingt, 5000 Franken Busse und Urteilspublikation; ein Motorfahrradfahrer: 2 Monate Haft, unbedingt und 1000 Franken Busse; ein Autofahrer (ohne Angabe des Berufes): 20 Tage Gefängnis, unbedingt, 1000 Franken Busse und Urteilspublikation.»¹¹ Die höchste Geldstrafe erhielt ein «Bankier» mit 8000 Franken, die härteste Freiheitsstrafe ein «Bauführer» mit fünf Monaten Gefängnis unbedingt. Vom Total der verhängten Freiheitsstrafen (siehe Grafik 1) entfielen 1969–1973 im Durchschnitt 60 Prozent auf Angetrunkenheit und davon wiederum über 98 Prozent auf Männer. «Trunkenheit am Steuer ist eine typische Erscheinung bei den Männern und berührt die Frauen kaum.»¹²

Ebenfalls tendenziell streng – mit Gefängnis oder Haft – ahndeten die Richter die Entwendung von Fahrzeugen sowie vor allem das Fehlen einer Haftpflichtversicherung, Letzteres indes meist bedingt. In Bezug auf die Verkehrsregeln unterschied die Statistik ab 1965 zwischen «groben» (Artikel 90.2) und anderen (Artikel 90.1) Verletzungen. Die Zunahme der Zahl der Freiheitsstrafen bei Verstössen gegen die Verkehrsregeln von 1 Prozent auf durchschnittlich 8.9 Prozent im Fünfjahresmittel 1969–1973 (vgl. Tabelle 1) war einzig auf die groben Missachtungen zurückzuführen, wobei es sich zu einem grossen Teil um Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit handelte. Obwohl leichte Vergehen in der Regel nur Geldstrafen zur Folge hatten, könne «die Hartnäckigkeit fehlbarer Automobilisten [...] im Kampf mit der Polizei sehr teuer zu stehen kommen». So wurde 1967 im Kanton Genf «ein Konsularangestellter innert 3 Monaten wegen verbotenen Parkierens 8mal verurteilt; die 8 Bussen machen den Betrag von 1110 Franken aus.»¹³

Gefängnisstrafen

Die härteste Sanktion, welche das SVG vorsah, waren drei Jahre Gefängnis unbedingt. Die etwas mildere Haft erstreckte sich auf maximal sechs Monate. Abgesehen vom Zeitrahmen sind die beiden Strafen jedoch nicht scharf trennbar, hängen sie doch von den jeweiligen Auflagen ab, mit welchen sie die Richter im Einzelfall bedachten. Ausserdem sind die Urteile besonders bei schweren Strafen nicht in Stein gemeisselt. Bei guter Führung zum Beispiel können frühzeitige Entlassungen erwirkt werden. Immer wieder ein Thema stellte die Verhältnismässigkeit der Bestrafungen dar. Während etwa, wie oben erwähnt, bei groben Verletzungen der Verkehrsregeln bis zu drei Jahre Gefängnis drohten, waren es bei der Angetrunkenheit höchstens sechs Monate, obwohl es bei beiden Deliktarten im schlimmsten Fall um das höchste Rechtsgut ging, nämlich um Leib und Leben. In viele (tödliche) Verkehrsunfälle waren Lenkende unter Alkoholeinfluss verwickelt, was die Meinung beflügelte, solche Personen seien grundsätzlich härter anzufassen: «Der bedingte Strafvollzug wird in der Presse gerade bei diesem Delikt immer wieder

⁹ Kriminalstatistik 1966, 13.

¹⁰ Kriminalstatistik 1968, 15.

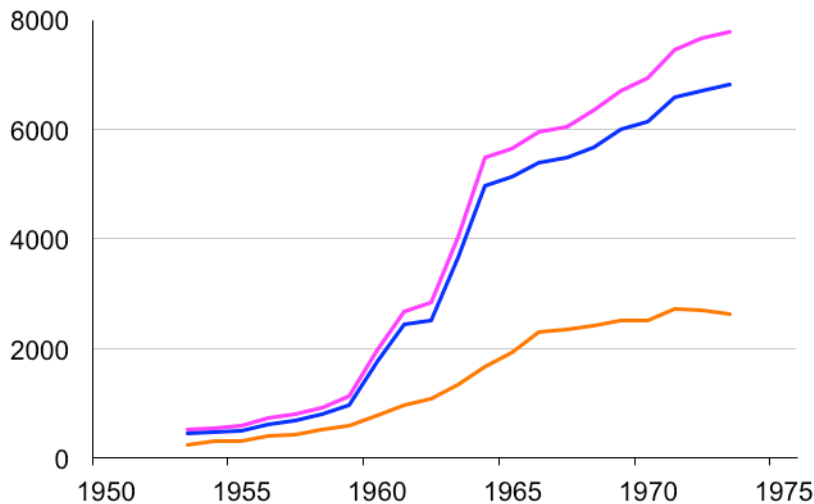
¹¹ Kriminalstatistik 1967, 15.

¹² Kriminalstatistik 1970, 13.

¹³ Kriminalstatistik 1967, 13.

angefeindet.»¹⁴ Wie die Tabelle 1 dokumentiert, nahmen die aufgeschobenen Gefängnisstrafen in der Tendenz zu, umgekehrt stieg aber ebenso die absolute Zahl der Verurteilungen. Die Grafik 4 visualisiert 1953–1973 die Verurteilungen zu Gefängnis insgesamt (alle Delikte), die unbedingten Strafen sowie diejenigen, die auf weniger als einen Monat angesetzt wurden.

Grafik 4: Zu Gefängnisstrafen Verurteilte nach MFG/SVG 1953–1973 (n)



Lila: Gefängnis insgesamt; blau: Gefängnis bis 1 Monat; orange: Gefängnis unbedingt.

Die Grafik 4 illustriert schön, wie sich die Schere zwischen dem Total der Verurteilten und der Zahl der unbedingten Gefängnisstrafen ab 1960 zusehends öffnete. 1953–1957 mussten im Mittel 52 Prozent aller Fehlbaren den Vollzug antreten, 1969–1973 nur noch 36 Prozent. Der starke Anstieg 1960–1965 dürfte auch damit zusammenhängen, dass sich die Wirkungsmacht des gegenüber dem MFG weit umfassenderen SVG mit der schrittweisen Einführung zunehmend ausbreitete. Danach flachte die Kurve wieder ab. Die weitaus meisten Verurteilten kamen mit einer Strafe von unter einem Monat davon, wobei sich ab 1965 eine Tendenz zu längeren Gefängnisstrafen abzeichnete. Trendmässig wurde bei kürzeren Strafen der Vollzug eher aufgeschoben. 1953–1957 mussten 48 Prozent der Personen mit Richterentscheiden von unter einem Monat ihre Strafe absitzen, 1969–1973 noch 32 Prozent, also je vier Prozent weniger als bei der Gesamtheit der Verurteilten.

Um abschliessend noch kurz auf die Haft einzugehen, so wurde diese zwar seltener verhängt als Gefängnisstrafen, aber dennoch in beträchtlichem Ausmass. Im Zeitraum 1953–1973 belegten die Richter 82'700 Personen mit Gefängnis und 29'000 mit Haft, davon bei jeweils 36 Prozent unbedingt. In den 1950er-Jahren hielten sich die beiden Sanktionsformen noch die Waage, doch danach nahmen die Gefängnisstrafen weit stärker zu, obwohl auch bei der Haft ein Anstieg zu beobachten war. Letztere wurde jedoch in den 1950er-Jahren noch zu fast drei Vierteln bedingt ausgesprochen, 1969–1973 mussten hingegen 39 Prozent der Verurteilten den Vollzug antreten, also relativ gesehen annähernd gleich viele wie bei den Gefängnisstrafen. Bei der Haft fand somit hinsichtlich des Vollzugs im Gegensatz zum Gefängnis eine deutliche Verschärfung der Rechtspraxis statt.

¹⁴ Kriminalstatistik 1966, 14.

Kantonale Vergleiche

Da das SVG respektive davor das MFG Bundesrecht waren, müssten sie theoretisch zumindest graduell landesweit die gleiche Anwendung gefunden haben. Allein schon aufgrund des ausgeprägten schweizerischen Föderalismus kann man erahnen, dass dem nicht so war, zumal für die Beurteilung der Fälle die Kantonsgerichte zuständig waren. Die kantonalen Urteile konnten Betroffene bis vor das Bundesgericht ziehen, welches die Bestrafungen (teilweise oder ganz) entweder bestätigte oder zur Neuverhandlung zurückwies. Einzig auf dieser Ebene konnten in Form von Präzedenzfällen bis zu einem gewissen Grad nationale Leitplanken gesetzt werden. Wie die folgenden Tabellen belegen, zeigten sich erstaunliche Differenzen in der kantonalen Rechtspraxis, auf deren Ursachen wir nur ansatzweise eingehen können, weil dazu viel tiefer gehende (rechtshistorische) Analysen nötig wären. In den einleitenden Kommentaren der Kriminalstatistik thematisierte man zwar immer wieder kantonale Verhältnisse, dies aber fast ausnahmslos rein deskriptiv und ohne nähere Erläuterungen allfälliger Hintergründe.

Als Ausgangspunkt haben wir das Zehnjahresmittel 1961–1970 für diverse Variablen berechnet und es in Prozentwerten dargestellt, was einen einfachen interkantonalen Vergleich erlaubt. Der Zeitraum bietet sich deshalb an, weil so der Bruch in der Datenreihe 1960/61 (siehe oben) umgangen wird und Zehnjahresmittel eine übliche statistische Grösse sind. «Ausreisser» werden damit geglättet. Der Nachteil besteht darin, dass Entwicklungen verborgen bleiben. Diesbezüglich kann aber festgehalten werden, dass die Trends in sämtlichen Kantonen identisch waren und sich nicht von den gesamtschweizerischen unterschieden. In allen Bereichen – ob Straftaten oder Verurteilungen – nahmen die Zahlen in diesem Zeitraum teils massiv zu.

Bei der tabellarischen Darstellung beschränken wir uns auf die Kantone Basel-Stadt (BS), Genf (GE), Luzern (LU), St. Gallen (SG) und Tessin (TI). Den Hintergrund dieser Auswahl bildet der Umstand, dass zum einen sowohl urban geprägte wie eher ländliche Gebiete und zum anderen die verschiedenen Landesteile vertreten sind, was ansatzweise Einblicke in die jeweilige regionale Rechtspraxis oder «Rechtskultur» erlaubt. Die Tabelle 2 zeigt das Zehnjahresmittel der Zahl der Verurteilten 1961–1970 nach soziodemografischen Merkmalen.

Tab. 2: Verurteilte nach ausgewählten Kantonen und demografischen Merkmalen 1961–1970

Gruppe/Kanton	CH	BS	GE	LU	SG	TI
Verurteilte (n)	22217	1437	2305	1372	1168	759
Frauen (%)	4.5	6.0	10.9	3.7	2.3	4.9
18–24 Jahre (%)	31.4	25.3	27.2	34.1	36.0	35.2
Ausländer (%)	25.1	32.9	43.7	18.0	23.1	42.9

Zehnjahresmittel; CH = Schweiz.

Die Prozentwerte beziehen sich immer auf das Total der Verurteilten, wobei Mehrfachzählungen vorkommen. Eine bestrafte ausländische Frau zwischen 18 und 24 Jahren figuriert in allen drei soziodemografischen Kategorien in der Tabelle als je eine Verurteilung.

Hinsichtlich der Frauen liesse die Tabelle vermuten, dass deren Verurteilungsquote in urban geprägten Kantonen wie Genf oder Basel-Stadt höher lag, weil hier die gesellschaftliche Durchdringung der motorisierten Mobilität im fraglichen Zeitraum generell und bei den Frauen im Speziellen weiter fortgeschritten war als auf der Landschaft. Es ist aber Vorsicht angebracht, denn im Kanton Zürich beispielsweise lag der Anteil der Frauen mit lediglich 3.3 Prozent klar unter dem Schweizer Mittel von 4.5 Prozent. Umgekehrt wurden in den ländlichen Kantonen Appenzell Innerrhoden und Obwalden 1961–1970 insgesamt nur zehn respektive elf Frauen verurteilt, was gemessen am Total der Bestraften tiefe Quoten von 2.6 und 1.6 Prozent (OW) ergibt und somit die oben formulierte These stützen würde. Ob tatsächlich signifikante Unterschiede

nach Geschlecht zwischen Stadt und Land vorlagen, muss offen bleiben, zumal keine Gemeindedaten existieren, die dies stringent belegen könnten.

Sehr wohl belegt ist jedoch, dass sich Frauen im Strassenverkehr gesamthaft weit vor- und/oder umsichtiger bewegten als Männer – und namentlich als junge Männer. Die Verurteilungsquoten der jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) sind in Bezug auf den Bevölkerungsanteil weit überproportional und quasi ein Spiegelbild der Unfallstatistiken. Zwar wurden in der Kriminalstatistik die Verurteilten kantonsweise nicht nach Alter und Geschlecht aufgeschlüsselt, aber selbst wenn etwa im Kanton Luzern sämtliche gerichtlich bestraften Frauen 18–24 Jahre alt gewesen wären, was kaum zutrifft, würden noch immer über 30 Prozent der Urteile junge Männer betreffen. Anders als bei den Frauen scheinen junge Erwachsene in ländlichen Kantonen tendenziell härter angefasst worden zu sein als in urbanen Gebieten. Dies unterstreichen wiederum Appenzell Innerrhoden und Obwalden, wo auf diese Altersgruppe sogar 41 respektive 39 Prozent der Urteile entfielen. Wie oben dargelegt, sollte man aber die Interpretation mangels genauerer Daten nicht überstrapazieren.

Die Ausländer wiesen wie die jungen Erwachsenen kantonal eine teils ausgesprochen hohe Delinquenz im Strassenverkehr auf. Allerdings ist nicht bekannt, welchen Aufenthaltsstatus diese Personen hatten. Es verbietet sich daher, etwa Relationen zur ausländischen Wohnbevölkerung herzustellen. Es könnte sich ebenso gut um Touristen, Arbeitspendler oder um Personen handeln, welche die Schweiz im Transit durchfuhren. Wenig überraschen kann indes, dass in Kantonen mit vielen oder wichtigen Zollstellen (BS, GE und TI) der Anteil fehlbarer Ausländer klar überdurchschnittlich war. Dies hängt nicht nur mit dem Verkehrsaufkommen zusammen, sondern ebenso mit dem Umstand, dass hier Kontrollen von Fahrzeugen oder Ausweisen verdichtet stattfanden. Im Kanton Genf wurden 1961–1970 in absoluten Zahlen mit Abstand die meisten Ausländer verurteilt, nämlich insgesamt 10'071 Personen oder knapp ein Fünftel des landesweiten Werts, wobei deren Zahl in diesen zehn Jahren von 244 auf 2290 Betroffene hochschnellte. Dahinter folgte Bern mit 6417 Ausländern, was aber lediglich 16 Prozent aller im Kanton nach SVG Bestraften 1961–1970 entsprach. Die hauptsächlichen Verkehrsdelikte waren wie bei den Einheimischen gesamtschweizerisch gesehen Verletzungen der Verkehrsregeln mit knapp 52 Prozent der Verurteilten und Alkoholkonsum mit 20 Prozent der Fehlbaren.

Schwierig abzuschätzen ist, welchen Einfluss der aufkommende (Auto-)Tourismus auf die Verurteilungen von Ausländern hatte. Während in Luzern deren Anteil klar unterdurchschnittlich ausfiel, waren in Graubünden immerhin 33 Prozent der Bestraften ausländischer Herkunft. In der 1954 erschienenen Erstausgabe des Reiseführers «Baedekers Autoführer Schweiz» war den «Fahrvorschriften» nur knapp eine halbe Seite gewidmet. Er enthielt unter anderem den folgenden Appell: «Strenge *Fahrdisziplin* ist im Ausland ganz besonders erforderlich, sowohl aus Höflichkeit gegen das gastgebende Land als auch im Interesse des eigenen nationalen Ansehens, das ein rücksichtsloser Kraftfahrer sehr gefährden kann. Ausserdem sind die Folgen von Schadens- und Unglücksfällen im Ausland meist unabsehbar.»¹⁵ Dass der Tourismus Auswirkungen zeitigte, ist kaum zu bestreiten. 1961 reisten 17.6 Millionen Personenwagen in die Schweiz ein, 1970 hingegen 38.3 Millionen.¹⁶ Eine genauere Quantifizierung bezüglich der Delinquenz bleibt jedoch auf der Basis der vorhandenen Zahlen unmöglich.

Neben soziodemografischen Aspekten interessiert auch die Art der Bestrafungen in den einzelnen Kantonen, welche die Tabelle 3 dokumentiert. Die Methodik entspricht derjenigen der Tabelle 2 und wird nicht weiter erläutert.

¹⁵ Baedeker 1954, 27.

¹⁶ Vgl. Datenbank, Grenzquerender Verkehr.

Tab. 3: Verurteilte und Strafen nach ausgewählten Kantonen 1961–1970

Strafe/Kanton	CH	BS	GE	LU	SG	TI
Verurteilte (n)	22217	1437	2305	1372	1168	759
Bedingt %	21.2	32.1	7.1	20.3	36.4	20.1
Busse %	68.0	58.0	91.2	72.8	59.4	64.9
Freiheitsstrafe %	31.0	41.3	8.3	25.8	38.5	34.9
FS unbedingt %	8.6	5.8	1.5	5.4	5.6	12.4

Zehnjahresmittel; FS = Freiheitsstrafe; CH = Schweiz.

Landesweit wurden rund vier Fünftel der Strafen unbedingt ausgesprochen. In dieser Grössenordnung bewegten sich ebenfalls die Kantone Luzern und Tessin, während scheinbar in Basel und St. Gallen ein deutlich milderes Regime herrschte und umgekehrt in Genf mit 93 Prozent unbedingten Sanktionen rigoros durchgegriffen wurde. Der Schein trügt natürlich, denn es kommt auf die Qualität der Strafen an. Im Kanton Genf handelte es sich zu über 90 Prozent um Bussen und somit um eher als leicht eingestufte Vergehen, die allgemein – das gilt für alle Kantone – nur selten bedingt gewährt wurden. Vor allem Basel und St. Gallen verhängten hingegen viel mehr Freiheitsstrafen. Diese stellen einen erheblichen Eingriff in die persönliche Biografie dar und wurden von Richtern entsprechend abgewogen. Der Anteil der unbedingten Haft- oder Gefängnisstrafen ist deshalb generell relativ tief und bezog sich in erster Linie auf den Tatbestand der «Angetrunkenheit» (siehe oben). Das grösste Risiko, wegen eines Delikts im Strassenverkehr in einer Strafanstalt zu landen, bestand im Kanton Tessin.

Auch wenn sich gewisse prinzipielle Mechanismen bei den Bestrafungen herauschälen lassen (mehr schwerere Strafen führen zu häufigeren Verurteilungen auf Bewährung), so bleiben die augenscheinlichen Differenzen zwischen den Kantonen letztlich unerklärlich, zumindest auf der Basis der vorhandenen Daten. Namentlich der Kanton Genf gibt Rätsel auf. In der Kriminalstatistik sind dazu einigermassen ratlose Statements zu finden: «Eigenartig der Kanton Genf: Von insgesamt 5544 Verkehrssündern fand man nur 29 der groben Verletzung der Verkehrsregeln für schuldig und bestrafte 20 von ihnen mit nur einer Busse, und zwar mehrheitlich in den unteren Beträgen.»¹⁷

Das Zitat bezieht sich auf das Jahr 1972. Um einen direkten Vergleich zu geben: Die Richter im Kanton Basel-Stadt verurteilten dazumal insgesamt 2368 «Verkehrssünder», davon 282 wegen grober Missachtungen der Verkehrsregeln. 121 von ihnen kassierten Haft oder Gefängnis. Dass es sich bei den Genfer Verhältnissen 1972 nicht um eine einmalige Konstellation handelte, belegt ein Blick in frühere Statistiken. 1970 zum Beispiel machten sich in Genf nur gerade zwölf Personen wegen dieses Delikts strafbar, in Basel-Stadt hingegen 468, und selbst in Appenzell Innerrhoden waren es mit 14 Personen mehr als in Genf. Dort fand aber 20 Jahre später offenbar ein plötzliches Umdenken statt. Noch 1990 wurden lediglich 19 Personen wegen groben Verletzungen der Verkehrsregeln verurteilt. 1995 waren es jedoch bereits 313 Fehlbare, 1997 sogar 391. War auf Genfs Strassen das Rowdytum ausgebrochen? Nein, es änderte sich bloss die Rechtspraxis.

Fazit

Im Zeitraum 1953–1973 stieg die Zahl der wegen Strassenverkehrsdelikten Verurteilten massiv von 6477 auf 46'750 Personen an. Die als Quelle dienende Kriminalstatistik war insofern ein Spiegelbild der einsetzenden Massenmotorisierung und der exorbitanten Zunahme der Verkehrsunfälle. Daneben spielten andere Faktoren wie etwa die wachsende Signalisationsdichte

¹⁷ Kriminalstatistik 1972, 19.

oder verstärkte Polizeikontrollen usw. eine Rolle. Die Rechtsgrundlagen bildeten das Motorfahrzeuggesetz (MFG) von 1932 respektive das Strassenverkehrsgesetz (SVG) von 1958, welches schrittweise bis 1963 eingeführt wurde und gegenüber dem MFG bedeutende Erweiterungen enthielt. In der Kriminalstatistik sind allerdings längst nicht alle Strassenverkehrsdelikte erfasst, sondern nur die Hauptstraftaten. Viele Verstösse gegen das MFG oder SVG wurden jedoch als Nebenstrafen geahndet. Die tatsächliche Zahl der Vergehen war somit weit höher, ganz abgesehen davon, dass auch die Delikte gegen kantonale Gesetze ausser Acht bleiben.

Über den ganzen Zeitraum 1953–1973 gesehen, waren 95 Prozent aller Verurteilten Männer. Der Anteil der Frauen vergrösserte sich zwar ab Mitte der 1960er-Jahre, was mit ihrer zunehmenden Teilnahme am motorisierten Verkehr in Verbindung gebracht werden kann, blieb jedoch nach wie vor weit hinter der Delinquenz der Männer zurück. Unter den Letzteren verhielten sich aus Gesichtspunkt junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil besonders auffällig, was in den Unfallstatistiken ebenso klar zum Ausdruck kommt. In beträchtlichem Ausmass straffällig wurden im Übrigen Personen ausländischer Herkunft. 1953–1973 kassierten sie knapp ein Viertel aller Bestrafungen. Da jedoch über ihren Aufenthaltsstatus nichts Näheres bekannt ist (Niedergelassene, Touristen, Grenzpendler usw.), lassen sich daraus keine weiterführenden Schlüsse ziehen.

Die mit Abstand am häufigsten verhängten Strafen waren Bussen, gefolgt von Gefängnis, Haft und anderen, selten angeordneten Massnahmen wie Einschliessungen oder Verweisen. Ab 1960 nahm die Zahl der Gefängnisstrafen stark zu, was auf eine Verschärfung der Rechtspraxis hindeutet. Andererseits tendierten die Richter jedoch vermehrt dazu, Freiheitsstrafen bedingt auszusprechen. Gesamthaft (alle Delikte) kamen im Fünfjahresmittel 1953–1957 neun Prozent der Verurteilten auf Bewährung davon, 1969–1973 hingegen 17 Prozent.

Hinsichtlich der Straftaten handelte es sich zu rund 50 Prozent um «Verletzungen der Verkehrsregeln» und zu rund 25 Prozent um «Angetrunkenheit». Alle anderen Tatbestände (Mängel an Fahrzeugen, Probleme mit Ausweisen oder Kontrollschildern, fehlende Versicherungen usw.) machten das restliche Viertel aus. Ein besonderes Augenmerk legte die Rechtsprechung auf den übermässigen Alkoholkonsum. «Angetrunkenheit» war das mit Abstand am schärfsten sanktionierte Vergehen im Strassenverkehr. 1969–1973 erhielten 60 Prozent der alkoholbedingt Verurteilten eine Freiheitsstrafe, bei den (groben) Verletzungen der Verkehrsregeln waren es nur neun Prozent.

Die kantonalen Vergleiche schliesslich sind zwar interessant, werfen aber bei Weitem mehr Fragen auf, als dass sie Antworten liefern. Vielmehr manifestieren sich trotz der landesweit geltenden Gesetzgebung von Kanton zu Kanton teils extrem divergierende Rechtspraktiken, deren Wurzeln im Detail erst noch zu untersuchen wären.

Bern 2014, Thomas Frey

Quellen und zitierte Literatur

- Baedekers Autoführer Schweiz (Führer des Automobil-Clubs der Schweiz), Stuttgart 1954.
- Eidgenössisches Statistisches Amt/BFS: Schweizerische Kriminalstatistik (ab 1969: Die Strafurteile in der Schweiz), Bde. 1953–1973.
- Frey, Jörg M.: Die Kriminalität in Zeiten des Wohlstands, Eine Untersuchung der schweizerischen Kriminalität von 1951–1964, Diss., Zürich 1968.