

**Zeitschrift:** Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie SAK = Criminologie / Groupe Suisse de Criminologie GSC = Criminologia / Gruppo Svizzero di Criminologia GSC

**Herausgeber:** Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

**Band:** 25 (2008)

**Vorwort:** Vorwort = Préface

**Autor:** Queloz, Nicolas / Römer, Konstanze / Cimichella, Sandro

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 10.03.2025

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

## Vorwort

«Das Auto neigt dazu, die primitive Seite im Menschen zu wecken...»<sup>1</sup>

Im Jahre 1989 organisierte die Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie einen Kongress zum Thema *Verkehrsdelinquenz – Délinquance routière*. Dieser Kongress beschäftigte sich im Wesentlichen mit dem Problem der Strassenverkehrsdelikte. Seither sind die Dichte des Strassenverkehrs, der Fahrzeugbestand und – als unausweichliche, logische Folge dieses Wachstums – auch die Anzahl der Verstösse gegen die Vorschriften des Strassenverkehrs beträchtlich gestiegen.

Auf eine Gesamtbevölkerung von 7,5 Millionen Einwohnern fallen heute in der Schweiz 5,5 Millionen immatrikulierte Motorfahrzeuge. Dabei handelt es sich zu drei Vierteln um Personenkraftwagen, deren Anteil seit 1990 alleine um 30% gestiegen ist. Während zwischen 1989 und 2004 (in 15 Jahren also) die Gesamtanzahl der Urteile, die in der Schweiz gefällt wurden, um 36% gestiegen ist, haben die Verurteilungen der auf der Strasse straffällig gewordenen Personen um 44% zugenommen. Der Anteil der Strassenverkehrsdelikte, der beispielsweise in den Jahren 1988 und 1993 kaum die Hälfte aller ausgesprochenen Urteile ausmachte, erreichte im Jahre 2001 einen Anteil von 56% und lag seither immer höher als 54%. Hier ist zudem zu erwähnen, dass in diesen Zahlen die grosse Anzahl der ausgesprochenen Ordnungsbussen und der Strafbefehle, die ebenfalls eine Vielzahl der geringfügigeren Strassenverkehrsdelikte sanktionierten (mit einer Geldbusse unter Fr. 500.-), noch nicht enthalten ist.

Die *Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie* hat sich deshalb nicht nur entschieden, auf das Thema der Strassenverkehrskriminalität zurückzukommen, um über die neusten Entwicklungen zu berichten, sondern auch um globalere und einschlägigere Fragen in die Überlegungen miteinzubeziehen. Am Kongress 2007 wurden unter dem Titel *Strassenverkehr, Auto und Kriminalität* insbesondere folgende Themenkreise besprochen, die nun Gegenstand des vorliegenden Tagungsbands sind:

- die Mobilitätsprobleme in der aktuellen Gesellschaft sowie Sicherheits- und Unsicherheitsaspekte des Strassenverkehrs (s. Beitrag von Werner Jeger);

---

<sup>1</sup> Auszug aus den *Empfehlungen für ein pastorales Verhalten im Strassenverkehr*, publiziert vom Vatikan, Rom, Juni 2007. Diese Empfehlungen sind eine Art Richtlinien mit «10 Geboten» des Strassenverkehrs und enthalten u.a. die folgende Regel: «Ein Auto darf kein Mittel zur Macht und Herrschaft sein»!

- Strassenverkehrsunfälle sowie wirtschaftliche und soziale Kosten des Straßenverkehrs (s. Beitrag von Peter-Martin Meier);
- der Egotismus des «*homo automobilis*» sowie die kriminologischen, psychologischen und psychopathologischen Aspekte des Verhaltens von Rasern (s. Beitrag von Jürg Boll, Arnaud Villieux und Jacqueline Bächli-Biétry);
- das Problem der Konsumation von Substanzen (Alkohol, Medikamente und Drogen), die die Fahrfähigkeit vermindern (s. Beitrag von Konstanze Römer);
- die Auswirkungen von Präventionskampagnen auf Verkehrsunfälle und inadäquates Verhalten (s. Beitrag von Stefan Siegrist);
- die Rolle des Fahrzeuges als Deliktswerkzeug (s. Beitrag von André Lemaître) und als wichtiger Träger von Spuren und Beweismitteln (s. Beitrag von Jörg Arnold);
- die Straßenverkehrsdelikte und die Auswirkungen von Gesetzen, Polizeikontrollen und ausgesprochenen Sanktionen (s. Beitrag von Etienne Blais und Yvan Jeanneret);
- und, angesichts der Überlastung der Justiz durch das Massengeschäft Straßenkriminalität, die Frage der steigenden Kriminalisierung des Verkehrsverhaltens (s. Beitrag von Steve Vaucher Ducommun) und der beschränkten Eingriffsmöglichkeiten des Strafrechts in diesem Bereich. Dazu werden zwei unterschiedliche Sichtweisen von Richtern aufgezeigt (s. Beiträge von Niklaus Oberholzer und Andreas Zünd), aber auch diejenige von Strafverteidigern, die Strassenverkehrstäter (s. Beitrag von Andreas Roth) aber auch -opfer vertreten (s. Beitrag von Roland Wiederkehr). Schliesslich wird auch die Sichtweise der Versicherer aufgezeigt (s. Beitrag von Werner Kaderli).

Am Kongress der *Schweizerischen Arbeitsgruppe für Kriminologie* in Interlaken (vom 7. bis 9. März 2007) haben fast 300 Teilnehmende aus den unterschiedlichsten Bereichen (Verwaltung, Polizei, Justiz, Forschung, Politik, Lobbys, Medien usw.) teilgenommen. Der Geist der Offenheit, der seit mehr als 30 Jahren die Kongresse der *Schweizerischen Arbeitsgruppe für Kriminologie* belebt, hat unzweifelhaft zu einer regen Teilnahme sowie zu einem fruchtbarem und konstruktivem Austausch beigetragen. Wir hoffen, dass diese Arbeiten in der strassenverkehrspolitischen Diskussion berücksichtigt werden und dazu beitragen, dass der «*homo automobilis*» endlich ein «*homo amabilis*» wird.

Nicolas Quelo, Konstanze Römer,  
Sandro Cimichella, Volker Dittmann, Silvia Steiner

## Préface

«*La voiture tend à faire ressortir le côté primitif des êtres humains...*»<sup>1</sup>

En 1989, le *Groupe Suisse de Criminologie* avait organisé un congrès sur le thème *Verkehrsdelinquenz – Délinquance routière*. Ce congrès avait été centré essentiellement sur le problème des infractions de la route. Depuis lors, la densité du trafic routier, le parc automobile et, corollaire inévitable, le nombre d'infractions aux règles de la circulation routière ont tous considérablement augmenté.

Pour une population totale de 7,5 millions d'habitants, la Suisse enregistre aujourd'hui 5,5 millions de véhicules routiers à moteur, dont les  $\frac{3}{4}$  sont des voitures de tourisme (leur nombre ayant augmenté de 30% depuis 1990). Entre 1989 et 2004 (soit en 15 ans), si le chiffre total des condamnations prononcées en Suisse a augmenté de 36%, celles qui ont frappé les délinquants de la route se sont accrues de 44%. Le poids des infractions de la route, qui était à peine inférieur à la moitié de toutes les condamnations prononcées en 1988 ou en 1993 par exemple, a atteint 56% en 2001 et est resté supérieur à 54% depuis lors. Et il faut noter que ces chiffres de condamnations n'englobent pas la masse des amendes d'ordre et des ordonnances pénales qui ont également sanctionné (d'une amende inférieure à 500.– CHF) une multitude d'infractions routières plus bénignes.

Le *Groupe Suisse de Criminologie* a donc choisi de revenir sur le sujet de la délinquance routière, non seulement pour faire le point de son évolution, mais également pour élargir la réflexion à des questions plus globales. Sur le thème *Trafic routier, automobile et criminalité*, voici les principaux sujets qui ont été approfondis lors du Congrès 2007 et qui font l'objet du présent ouvrage:

- les problèmes de mobilité dans la société contemporaine et les aspects de sécurité et d'insécurité routières (cf. la contribution ci-après de Werner Jeger);
- les accidents de la route et les coûts économiques et sociaux du trafic routier (cf. la contribution ci-après de Peter-Martin Meier);

---

<sup>1</sup> Extrait des *Recommandations pour une attitude pastorale sur la route*, publiées par le Vatican, Rome, juin 2007. Ces recommandations constituent une sorte de code des «10 commandements» de la route, avec notamment le précepte suivant: «*Etre une expression de puissance et de domination, la voiture ne doit pas!*»

- l'égotisme de l'*homo automobilis* et les aspects criminologiques, psychologiques et psychopathologiques du comportement des chauffards de la route (cf. les contributions ci-après de Jürg Boll, Arnaud Villieux et Jacqueline Bächli-Biétry);
- le problème de la consommation de substances (alcool, médicaments et drogues) qui ont pour effet de réduire les capacités de conduite d'un véhicule (cf. la contribution ci-après de Konstanze Römer);
- l'impact des campagnes de prévention sur les accidents et comportements inadéquats de la route (cf. la contribution ci-après de Stefan Siegrist);
- le rôle de l'automobile à la fois comme 'outil du crime' (cf. la contribution ci-après de André Lemaître) et comme support important de traces, de reconstitution de cas, voire de preuves criminelles (cf. la contribution ci-après de Jörg Arnold);
- les infractions routières et l'effet des lois, des contrôles de police et des sanctions prononcées (cf. les contributions ci-après d'Etienne Blais et d'Yvan Jeanneret);
- et, face à l'engorgement de la justice par les affaires de délinquance routière, la question de la criminalisation croissante des comportements sur la route (cf. la contribution ci-après de Steve Vaucher Ducommun) et celle des limites de l'intervention du droit pénal en ce domaine, avec les points de vue contrastés de juges (cf. les contributions ci-après de Niklaus Oberholzer et d'Andreas Zünd), mais aussi de défenseurs aussi bien des auteurs (cf. la contribution ci-après d'Andreas Roth) que des victimes (cf. la contribution ci-après de Roland Wiederkehr) de la délinquance sur la route. Enfin, la perspective des assureurs est également prise en compte (cf. la contribution ci-après de Werner Kaderli).

Le Congrès du *Groupe Suisse de Criminologie* a rassemblé à Interlaken (du 7 au 9 mars 2007) près de 300 participantes et participants, qui provenaient de milieux professionnels variés (administration, police, justice, recherche, politique, lobbies, médias, etc.). L'esprit d'ouverture qui marque depuis plus de 30 ans les Congrès du *Groupe Suisse de Criminologie* a indéniablement contribué à une participation si relevée et à des échanges nourris et constructifs. Nous souhaitons vivement que ces travaux soient pris en considération dans la politique routière à venir et qu'ils puissent contribuer à ce que l'*homo automobilis* devienne enfin un *homo amabilis*!

*Nicolas Queloz, Konstanze Römer,  
Sandro Cimichella, Volker Dittmann, Silvia Steiner*