

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)

Artikel: Verkehrsunfälle : Täter, Opfer, Kosten

Autor: Meier, Peter-Martin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1051508>

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>

Verkehrsunfälle: Täter, Opfer, Kosten

PETER-MARTIN MEIER

Lic. phil., Direktor, Schweizerisches Polizei Institut, Neuchâtel

Zusammenfassung

Der Begriff «Verkehrsunfall» kann einen falschen Eindruck erwecken. Der Verkehrsunfall beruht immer auf einem Fehlverhalten eines Verkehrsteilnehmers. Er ereignet sich nicht einfach so. Er wird verursacht. Die SAK spricht deshalb mit dem Thema, das sie für mein Referat vorgeschlagen hat, zu Recht von *Tätern*.

Jene Täter, welche die auffälligsten und schwersten Unfälle verursachen, sollen kurz umschrieben werden. Es handelt sich einerseits um junge Erwachsene, meist Männer, oft mit ausländischer Herkunft, die mit ihrem Automobil nachts private Rennen fahren. Aber auch Manager, die im Berufsstress viel mit dem Automobil unterwegs sind und unter Zeitdruck Geschwindigkeitslimiten missachten, Sicherheitsabstände unterschreiten und durch geschäftliche Probleme abgelenkt oder genervt sind, werden überdurchschnittlich oft registriert. Spektakuläre Unfälle werden immer wieder auch von Senioren verursacht, die mangels Aufmerksamkeit oder wegen beeinträchtigten Körperfunktionen ihr Automobil falsch bedienen.

Unter den *Opfern* finden sich immer wieder Kinder und Jugendliche als Fussgänger und Radfahrer auf dem Schulweg oder beim Spiel. Insbesondere Jugendliche werden häufig ihr eigenes Opfer als Folge von Übermut. Sie sind damit Täter und Opfer zugleich. Auffällig schwer geschädigt werden sie aber vor allem auch als Folge des Fehlverhaltens eines älteren Kollegen auf dem Heimweg vom Ausgang. Opfer- und Tätergruppe sind damit identisch. Ähnliches gilt für junge Erwachsene. Personen mittleren Alters und Senioren werden meist Opfer des Fehlverhaltens eines Täters aus allen möglichen Tätergruppen. Bei den Senioren fällt jedoch auf, dass sie häufig auch Opfer eines etwa gleichaltrigen Verwandten werden, der sein Automobil beim Manövrieren nicht mehr beherrscht.

Jedermann kann Täter oder Opfer sein. Die spektakulärsten *Schäden* verursachen jedoch junge Männer, die vielfach ausländischer Herkunft

sind, mit ihrem Automobil wegen überhöhter Geschwindigkeit. Sie werden zu Recht als Täter hart angefasst.

Résumé

La notion d'«accident de la route» peut être mal interprétée. L'accident de la route ne «tombe pas du ciel» et résulte toujours d'un comportement fautif d'un acteur du trafic automobile. Le GSC parle à juste titre d'*auteurs* dans le titre de l'exposé qu'il m'a proposé.

Je vais ainsi décrire les auteurs qui causent les accidents les plus frappants et les plus graves. Ce sont, d'une part, de jeunes adultes, le plus souvent des hommes, souvent d'origine étrangère qui font des courses poursuites privées et nocturnes. Mais, d'autre part, ce sont aussi des managers qui utilisent la voiture régulièrement, en état de stress professionnel et qui, sous pression, ne respectent pas les limites de vitesse ni les distances de sécurité minimales ou qui sont déconcentrés ou énervés par des problèmes professionnels. Enfin, les personnes âgées provoquent également des accidents souvent spectaculaires, par défaut d'attention suffisante ou en raison de troubles des fonctions corporelles, qui ne leur permettent pas d'utiliser la voiture correctement.

Les *victimes*, quant à elles, sont souvent des enfants qui jouent et des adolescents qui, comme piétons ou cyclistes, sont sur le chemin de l'école. Les adolescents représentent une catégorie particulière, étant à la fois auteurs et victimes. Des lésions graves sont ainsi observées quand des jeunes rentrent le week-end avec un ami plus âgé et que l'irréparable se produit. Les auteurs et les victimes se trouvent alors dans la même tranche d'âge. Le même phénomène est également observé chez les jeunes adultes. Par contre, les personnes d'âge moyen et les personnes âgées sont généralement les victimes d'une faute d'un auteur appartenant à tous les groupes possibles. Les personnes âgées sont aussi souvent victimes d'un parent du même âge et qui n'est plus capable de maîtriser sa voiture.

En conclusion, tout le monde peut être victime ou auteur, mais les accidents causant les *dommages* les plus spectaculaires sont toutefois provoqués par de jeunes hommes qui sont souvent d'origine étrangère et qui roulent à une vitesse excessive. Il est alors juste que la justice les sanctionne d'une manière sévère.

1. Gliederung

Nach einer präzisierenden Einleitung werde ich versuchen, die verschiedenen Täter nach ihrer Zugehörigkeit zu bestimmten Bevölkerungsgruppen zu definieren, deren hauptsächliche Unfallumstände ganz grob zu umschreiben und auf die häufigsten Ursachen einzugehen. Anschliessend werde ich dieselben Überlegungen für die Opfer anstellen und diese kurz präsentieren. Das Kapitel Kosten am Schluss wird das kürzeste sein. Ich habe dann absichtlich eine Rekapitulation und nicht eine Zusammenfassung aufgeführt, da es mir darum geht, gewisse Aspekte nochmals hervorzuheben.

2. Einleitung

2.1. Statistiken als Basis

Ich möchte vorerst darauf aufmerksam machen, dass ich meine Ausführungen ganz bewusst nicht auf Statistiken stütze. Die Resultate der Verkehrsunfallstatistik sind nicht hundertprozentig verlässlich, genauso wenig wie jene der heutigen Kriminalstatistik – das habe ich als Chef der Verkehrspolizei der Kantonspolizei St. Gallen selbst gesehen. Es geht auch darum, bei der Verlässlichkeit der Statistiken die Erhebungsart und anschliessend auch die Interpretation zu hinterfragen. Wenn ich von der Erhebungsart spreche, dann denke ich vor allem an den Umstand, dass naturgemäss der Polizist auf der Strasse, oder anschliessend in seinem Büro, sehr entscheidend dazu beiträgt, darüber zu urteilen, was die wahrscheinlichste Unfallursache gewesen ist. Beim Ausfüllen des Statistikbogens muss er auswählen, ob dies primär Alkohol, Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit oder eine andere Fehlleistung des Lenkers war.

Wenn ich mir dann vorstelle, dass ich selbst in einen Verkehrsunfall verwickelt wäre – möglicherweise als Schuldiger – und auf die Fragen des Polizisten antworten müsste, würde ich wahrscheinlich relativ rasch einmal sagen: «Ich habe ihn einfach nicht gesehen». Das ist eine natürliche Verteidigungsstrategie, die jeder sicher einmal vorbringt. Deshalb ist insbesondere der Faktor Unaufmerksamkeit aus meiner Sicht etwas mit Vorsicht zu geniessen.

Anschliessend habe ich auch die Interpretation angesprochen. Wenn wir heute feststellen, dass die Verkehrstoten erfreulicherweise massiv abneh-

men und dann sofort daraus schliessen, das dies auf die 0,5-Promille-Regel zurückzuführen sei, scheint mir das etwas gewagt. Sicher hat dieser Umstand einen Einfluss, aber das Phänomen ist, aus meiner Sicht, nicht allein darauf zurückzuführen. Es könnte zum Beispiel auch sein, dass die passive Sicherheit in den Fahrzeugen einfach ein allgemeines Herunterfahren des Verletzungsgrades bewirkt: Weniger Tote, ungefähr gleich viele Schwerverletzte, aber vielleicht viel mehr Leichtverletzte, welche die Polizei nicht sehr systematisch erhebt.

Deshalb werde ich hier also nicht mit absoluten Zahlen oder Vergleichen arbeiten, sondern vor allem mit meiner Erfahrung als Chef der Verkehrspolizei im Kanton St. Gallen, sowie aus den anderen Bereichen, wo ich mit der Verkehrssicherheit zu tun hatte.

2.2. Fahrlässigkeit oder Vorsatz

Unfälle passieren nicht, sie werden verursacht. Wir stellen fest, dass hinter praktisch jedem Unfall die Verletzung einer Verkehrsregel steht. Ich finde es folglich richtig, dass mir die Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie als Titel für mein Referat vorgeschlagen hat, von Tätern zu sprechen.

Es ist klar, dass ein Unfall in der Regel fahrlässig verursacht wird. Wenn ich beim Manövrieren auf einem engen Parkplatz ein anderes Auto touchiere und dabei einen kleinen Sachschaden verursache, dann ist das wahrscheinlich nicht absichtlich geschehen – und das kann jedem passieren. Die Schlagzeilen «Mit 120km/h absichtlich ein Auto gerammt», «Millionenbetrug mit falschen Schleudertraumata» oder, mit einem etwas anderen Hintergrund, «2 Tote, 2 Schwerverletzte und ein dreigeteiltes Auto», lassen es notwendig erscheinen, dass wir zumindest von Eventualvorsatz sprechen.

Logischerweise masse ich mir nicht an, hier abschliessend darüber zu urteilen. Es geht darum, dass die Gerichte im Einzelfall darüber entscheiden, was anwendbar ist: Fahrlässigkeit, grobe Fahrlässigkeit, Eventualvorsatz oder gar Vorsatz. Es erscheint jedoch sachgerecht, dass in letzter Zeit zunehmend insbesondere Raserunfälle von jungen Automobilisten mit Eventualvorsatz beurteilt wurden.

2.3. Terminologie

Ich habe mich deshalb gefragt, ob es richtig ist, dass wir von Verkehrsunfall sprechen. Sollten wir nicht vielmehr Begriffe aus dem Strafrecht anwenden? Sachbeschädigung, schwere Körperverletzung oder gar Totschlag im Strassenverkehr könnten zum Beispiel Tatbestände sein, die man einführen sollte. Dies deshalb, weil mit diesen Begriffen möglicherweise eine Sensibilisierung der Bevölkerung einhergehen könnte. Ich habe an verschiedenen Orten dafür plädiert, dass mit Präventionskampagnen und allen zur Verfügung stehenden Mitteln, gezielt darauf hingearbeitet wird, die Verkehrsdelikte nicht als Kavaliersdelikte zu behandeln, sondern effektiv als Straftat.

Es ist nicht richtig, wenn sich grosse Teile der Schweizer Bevölkerung noch immer damit brüsten können: «Auf der Autobahn stelle ich meinen Tempomaten aus Prinzip auf 145». Sie wissen, dass sie dann zu schnell unterwegs sind. Sie wissen aber auch, dass die Polizei in diesen Situationen höchstens eine kleine Rechnung folgen lassen wird, weil der effektive Messwert, insbesondere bei einer Nachfahrmessung, wegen der Toleranzen deutlich unter dieser Geschwindigkeit liegt. Dieses Risiko gehen viele Leute bewusst ein, was sie bei einer traditionellen Straftat nach Strafgesetzbuch nicht tun würden.

Ich habe vorhin den Parkplatzunfall erwähnt. Logischerweise geht es dort darum, das Ausmass des Verschuldens abzuschätzen und die Konsequenzen anzupassen. Grundsätzlich sollten wir aber auch diesen als Straftat betrachten, um ein allgemeines Umdenken der Bevölkerung zu erreichen.

3. Täter

3.1. Junge Erwachsene

Schauen wir nun die Täter an. Eine sehr wichtige Gruppe stellen junge Erwachsene dar. Sie sind meist männlich und unerfahren. Es ist bekannt, dass die Bevölkerungsgruppe der 18- bis 25-jährigen am häufigsten die schwersten Unfälle baut. Vor ziemlich genau drei Jahren ist mir zudem aufgefallen, dass Täter ausländischer Herkunft im Verhältnis zu ihrem Anteil an der Bevölkerung überproportional vertreten sind. Im Kanton St. Gallen hatten wir damals eine Häufung tödlicher Raserunfälle, insbeson-

dere auf der Autobahn A53. Das regte mich zu einer vertieften Analyse an, um gezielter Präventionsmassnahmen ausarbeiten zu können. Es hat mich daher gefreut, dass auch das Bundesamt für Strassen (Astra) diesen Schritt gemacht hat und die zukünftigen Verkehrsunfallstatistiken diesem Umstand Rechnung tragen. Für eine nützliche Prävention muss man wissen, woher die Täter kommen und welche Mentalität sie mitbringen.

Zunehmend sind auch Frauen betroffen. In der polizeilichen Arbeit haben wir festgestellt, dass auch zunehmend junge Frauen ihr Auto nicht mehr beherrschen und entsprechend Unfälle verursachen.

Das Haupttatwerkzeug der jungen Erwachsenen ist das Automobil. Es kommen aber auch sehr häufig Motorräder vor. Meistens ist ein Geschwindigkeitsexzess als Hauptunfallursache anzusehen. Häufig sind aber auch Alkohol und – das ist leider noch sehr wenig nachgewiesen – allenfalls auch andere Drogen im Spiel. In der Regel werden die schwersten Unfälle nachts, am Wochenende und – das ist speziell interessant – bei trockener Strasse verursacht. Wenn man jetzt das Täterprofil etwas weiter entwickelt, ist es also nicht so, dass Automobilistinnen und Automobilisten aus reiner Unvorsicht, oder aus widrigen Umständen, verunfallen und schwere Unfälle produzieren. Meistens ist es eben ein, wahrscheinlich bewusstes, Übertreten der Geschwindigkeitslimiten, ein absichtlich an die Grenze der eigenen Fähigkeit gehen. Das riskieren die hier beschriebenen Täter nicht bei nasser Strasse, und vor allem nicht im Winter bei Eis und Schnee, wenn sie damit rechnen müssen, dass eben die Beherrschung des Autos schnell verloren geht. Sie versuchen es dann, wenn sie denken, dass die Umstände günstig sind und dass es noch reichen müsste. Dies zeigt deutlich, dass die Täterschaft tatsächlich vielfach mit einer gewissen Absicht handelt.

3.2. Personen mittleren Alters

Eine zweite Täterkategorie stellen die Personen mittleren Alters dar. Wir haben eine zweite Spitze bei den Unfallverursachern im mittleren Alter. Ich hatte sie «Manager im Arbeitsstress» genannt und nehme dies gerne wieder auf.

Bei dieser Gruppe ist das Tatwerkzeug meistens, oder fast immer, das Automobil. Als Hauptunfallfaktoren fallen die Geschwindigkeit, vor allem aber auch der zu geringe Sicherheitsabstand auf. Immer wieder ist hier auch Alkohol im Spiel und es ist erstaunlich festzustellen, wie viele

Frauen, insbesondere tagsüber, alkoholisiert hinter dem Steuer sitzen. Viele Unfälle werden im Feierabendverkehr registriert. Wir hatten das damals auf die Müdigkeit nach dem Arbeitstag zurückgeführt. Man sollte sich aber auch fragen, ob es nicht auch andere Faktoren sein könnten. Könnte nicht einfach die aufgestaute Wut, am Ende des Tages deutlich grösser sein, als sie in den Morgenstunden, oder vielleicht am Wochenende ist? Allenfalls könnte dieses Phänomen damit zu tun haben, dass Arbeitsstress durch aggressives Verhalten abgebaut wird, was dann wieder zu Unfällen führt. Das ist wahrscheinlich am deutlichsten erkennbar bei eben dieser Personengruppe mittleren Alters, die durch ihre Arbeit sehr oft sehr stark beansprucht wird und denen man auch anmerkt, dass die Lenker beim Fahren nicht bei der Sache sind. Beobachten Sie einmal, wie viele Automobilistinnen und Automobilisten zum Beispiel keine Zeichen geben, wenn sie abbiegen. In der Romandie ist dies noch häufiger der Fall als in der Deutschschweiz. Beobachten Sie einmal, wie viele Automobilistinnen und Automobilisten, beim Fahren auch noch telefonieren. Logischerweise kann man dann kaum noch Zeichen geben oder auf andere Nebensächlichkeiten achten. Die Leute sind also nicht bei der Sache, und das trifft insbesondere auf die Tätergruppe der Personen mittleren Alters im Arbeitsstress zu – meistens Männer, sehr oft aber auch Frauen.

In diese Kategorie fällt zudem eine zweite Gruppe: Das sind die Hobbymotorradfahrer am Wochenende. Auch dort haben wir sehr häufig Geschwindigkeitsprobleme festgestellt, riskantes Befahren von Kurven und knappe Überholmanöver. Es geht um das Ausleben des eigenen Freiheitsbedürfnisses mit dem Motorrad. Auch das findet logischerweise wieder am schönen Wochenende bei trockener Strasse statt.

3.3. Senioren

Eine dritte Tätergruppe, die oft besonders spektakuläre Unfälle verursacht, sind die Senioren. Das Geschlecht spielt hier bloss eine geringe Rolle und das Tatwerkzeug ist in der Regel das Automobil. Meist kommt als Unfallursache Unaufmerksamkeit in Frage. Häufig sind aber auch eingeschränkte Körperfunktionen oder Fehlbedienungen des Fahrzeugs Grund für den Unfall. Diese Unfälle geschehen sehr oft am Wochenende, meistens am Tag und beim Manövrieren. So fuhr zum Beispiel vor einigen Jahren eine ältere Dame im St. Galler Oberland rückwärts eine Treppe hoch und überfuhr dabei eine Mutter mit ihrem Kleinkind. Bekannt sind

auch Fälle, bei denen ein Radfahrer auf dem Trottoir angefahren wurde. Häufig sind jene Unfälle, bei denen ein älterer Automobilist beim Ausfahren aus einem Parkplatz oder aus einer Garage eine daneben stehende Person überfährt.

4. Opfer

4.1. Kinder und Jugendliche

Die schwächsten Opfer des Verkehrs sind Kinder und Jugendliche. Sie sind betroffen als Fussgänger, Radfahrer oder Passagiere in einem Automobil, das in einen Unfall verwickelt wird.

Als Fussgänger und als Radfahrer verunfallen sie, entsprechend ihrem Bewegungsprofil, am meisten auf dem Schulweg oder beim Spiel. Bei Jugendlichen kommen jedoch auch bereits selbständige Ausflüge zu Fuss oder per Velo dazu. Gerade die Jüngsten werden häufig Opfer einer eigenen Unaufmerksamkeit oder Unachtsamkeit. Kinder auf dem Schulweg haben meistens anderes im Sinn als die Strasse, auf der sie sich bewegen. Sie sind in Gedanken noch teilweise beim Unterricht, zum Teil bereits zu Hause beim Spiel, bei irgendeinem Fernsehprogramm, oder beim Sport. Sie sind übermütig, spielen miteinander auf dem Heimweg und sie haben wohl gelernt «luege, lose, laufe». Sie sind sich aber oft nicht bewusst, was das wirklich bedeutet. Obschon sie das Fahrzeug, das naht, wahrnehmen, laufen sie trotzdem los. Am Strassenrand angekommen, sagen sie wohl das Sprüchlein auf «luege, lose»... und laufen dann einfach los, weil sie gelernt haben «luege, lose, laufe». Sie wurden konditioniert und sind sich nicht bewusst, dass sie eben nicht laufen sollen, wenn das Sehen und das Hören ein herannahendes Fahrzeug zeigt. Diese Reaktionen sind durchaus nachvollziehbar.

Als Passagiere im Auto sind Kinder in der Regel auf Fahrten des täglichen Bedarfs oder auf einem Familienausflug betroffen. Jugendliche dagegen verunfallen auch auf dem Heimweg vom Ausgang, nachts und mit Kollegen. Sehr viele, insbesondere Jugendliche, werden hier Opfer ihres eigenen Übermuts. Sie sitzen bei einem Kollegen im Auto und stacheln ihn möglicherweise noch zu riskantem Verhalten an, bis es dann eben passiert. Wenn sie alleine unterwegs sind, sind sie vielleicht noch etwas aufgedreht von der Disco, oder was es auch immer war, und überschätzen ihre eigenen Fähigkeiten.

Ausser das Opfer ihres eigenen Übermuts oder einer eigenen Unachtsamkeit, können Kinder und Jugendliche natürlich auch Opfer eines Fehlverhaltens anderer werden, also all jener Personenkategorien, die wir vorhin als Täter angesprochen haben.

4.2. Junge Erwachsene

Junge Erwachsene sind ähnlich betroffen wie die Jugendlichen. Es geht aber vor allem um Autolenker, teilweise auch um Motorrad- und Radfahrer. Vielfach sind die Betroffenen jedoch auch Passagiere im Automobil oder auf dem Motorrad. Mit ausländischer Herkunft sind sie, wie auch bei den Tätern, in dieser Gruppe überproportional vertreten.

Häufig wird ein Unfall beim Fahren als Freizeitvergnügen verursacht. Man stellt immer wieder fest, dass Gruppen von Jugendlichen sich in ein Auto setzen, um es einmal auszuprobieren oder einfach herumzukurven. Sehen und gesehen werden ist das Ziel. Dabei werden die eigenen Fähigkeiten überschätzt und zum Opfer werden entweder der Lenker selbst, oder seine Passagiere, oder alle miteinander.

Bereits bei den Jugendlichen wurde das Heimkehren vom Ausgang als Passagier im Auto eines Kollegen angesprochen. Bei den jungen Erwachsenen als Opfer kommt dieses Heimkehren in beiden Situationen vor – als Lenker und als Passagier. In der Regel ist Selbstüberschätzung die Unfallursache. Auch bei den Motorradlenkern kommt es vor, dass sie sich selbst überschätzen und Opfer ihrer selbst werden. Bei den übermütigen Radfahrern ist weniger an jene zu denken, die mit dem Velo schnell ins Kino fahren, zum Einkaufen, oder vom Studium heim, und so weiter übermütig sind eher die Freizeit-Rennradfahrer und insbesondere auch Mountain-Biker, die ihre eigenen Fähigkeiten überschätzen. Auch hier sind also Täter und Opfer identisch.

Logischerweise muss auch bei den jungen Erwachsenen das Fehlverhalten anderer als mögliche Unfallursache erwähnt werden – also das Verhalten all jener Leute, die wir vorhin als Tätergruppen angesprochen haben.

4.3. Personen mittleren Alters

Bei den Personen mittleren Alters reduziert sich die Liste auf Auto- und Motorradlenker oder Passagiere, die, wie ich es bereits erwähnt habe, sehr

oft Opfer ihrer eigenen Gedankenlosigkeit oder der Gedankenlosigkeit eines Dritten werden.

4.4. Senioren

Bei den Senioren steht die Gruppe der Fussgänger ganz klar im Vordergrund. Autolenker sind etwas weniger betroffen. Deren Passagiere werden hingegen wieder eher zu Opfern. Meistens sind die Fussgänger nachts, dunkel gekleidet, an irgendeiner Stelle unterwegs, die sie seit Jahren kennen. Häufig gehen sie jahrelang derselben Strasse ohne Trottoir entlang, oder überqueren diese, auch wenn es keinen Streifen und keine Lampe hat. Bis jetzt hat es ja immer funktioniert...

Besonders spektakulär sind jene Unfälle, bei denen Senioren Opfer werden, weil sie selbst oder ein Partner sein Fahrzeug falsch bedient. Zum Beispiel die vielen Geschichten, die man in den letzten Jahren lesen konnte, bei denen der Ehemann seine Frau zwischen dem Auto und dem Garagetor eingeklemmt hat, weil er den falschen Gang erwischt hat, oder weil ihm die Kuppelung ausgerutscht ist.

Man muss jedoch zur Verteidigung der Senioren anführen, dass das Fehlverhalten anderer klar im Vordergrund steht, wenn betagte Menschen zum Opfer werden.

5. Kosten

5.1. Sachschäden

Wenn man im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen an Kosten denkt, kommen einem logischerweise immer zuerst die Sachschäden in den Sinn: die Schäden an den Fahrzeugen selbst und an Gegenständen, die sich im Fahrzeug befanden. Seltener denken wir an Schäden an Gebäuden und Anlagen. Dabei sollte uns aber bewusst werden, wie häufig bei Verkehrsunfällen zum Beispiel Randleitpfosten oder sogenannte Biene Maja (die schwarzgelben Pfosten in der Mitte von Strassenkreuzungen und bei Inseln) Ampeln und Verkehrsschilder «Opfer» werden. In Anbetracht der Kosten eines solchen Signals erscheint es wichtig, auch darüber Rechenschaft abzulegen. In den offiziellen Statistiken sollten neben dem Sachschaden am Fahrzeug auch alle Schäden an der öffentlichen Infrastruktur

erfasst und publiziert werden, um ein besseres Bild der effektiven Unfallkosten zu erhalten.

5.2. Personenschäden

Zusätzlich kommen häufig Personenschäden hinzu. Sie verursachen Heilungs-, Pflege- und Betreuungskosten, sowie in der Regel einen Erwerbsausfall. Ich will hier bewusst keine durchschnittlichen Zahlen pro Unfall nennen. Eine Grössenordnung wird jedoch sichtbar, wenn man weiss, dass ein Spitalbett, je nach Region, in der allgemeinen Abteilung pro Tag etwa CHF 1'000.- kostet. Mit halbprivater Pflege kommen nochmals CHF 400.- bis CHF 500.- dazu. Die Arzt- und Medikamentenkosten sind hier noch nicht einmal eingerechnet.

Bei einem Todesfall denkt man wegen seiner Endgültigkeit eher weniger an die Folgekosten. Ein Sarg mit der Anfahrt des Bestatters, dem Einsargen und dem Transport zum Krematorium, oder auf den Friedhof, kosten – ohne die Beerdigung – in der billigsten Ausführung ungefähr CHF 1'000.–. Auch diese Kosten fallen also schon beträchtlich ins Gewicht. Zusätzlich muss möglicherweise ein Erbanfall bearbeitet werden, der weitere Kosten verursacht. Von einem allfälligen Versorgerschaden haben wir dann noch nicht einmal gesprochen.

5.3. Verfahrenskosten

Ganz geschwiegen haben wir noch von den Verfahren. Häufig wird gar nicht daran gedacht, dass beim Unfall selbst schon die Gefahrenabwehr zu Buche schlagen kann. Ich mag mich an einen Fall erinnern, bei welchem eine Versicherung um eine Erklärung gebeten hatte, weil die Polizei CHF 2'000.- für die Verkehrsumleitung verrechnen musste. Die Polizei war selber personell gar nicht in der Lage gewesen, die Unfallstelle zu sichern und hatte dazu die Feuerwehr aufbieten müssen. Bei der Unfallaufnahme selbst sind oft mehrere Polizisten während vielen Stunden, wenn nicht Tagen, mit der Aufnahme, dem Sichern der Spuren, dem Fotografieren und dem Rapportieren beschäftigt. Die nachfolgenden Ermittlungen, das Strafverfahren, das Administrativverfahren und die Vollzugsmassnahmen kommen auch noch dazu. Nicht zu vergessen ist anschliessend die Arbeit der Versicherungen, die ebenfalls nicht umsonst arbeiten.

5.4. Transparenz

Etwas makaber könnten wir jetzt sagen, dass all das natürlich auch einen wirtschaftlichen Nutzen hat. Bei allen drei Kategorien von Kosten ist jedoch auch der Steuerzahler ganz massiv gefordert. Er hätte deshalb ein Anrecht darauf zu wissen, welche Kosten bei einem Verkehrsunfall wirklich anfallen. Dazu müssen wir die finanziellen Unfallfolgen einmal möglichst umfassend zusammenrechnen und in der Statistik zu erfassen versuchen.

6. Rekapitulation

Damit komme ich zur Rekapitulation. Ich wiederhole es: «Unfälle passieren nicht, sie werden verursacht», und wir sprechen deshalb zurecht von Tätern. Das Täterprofil kann jedermann erfüllen. Häufig sind die Jungen, allenfalls Personen mittleren Alters, meist männlich, vielfach ausländischer Herkunft, mit einem Automobil, jene Täter, die die spektakulärsten und schwersten Unfälle mit den grössten Schäden verursachen. Ich frage deshalb nochmals: «Ist es richtig, dass wir von einem Verkehrsunfall sprechen, oder sollten wir nicht eher einen Begriff aus dem Bereich des Strafgesetzbuches wählen?»