

Wie lässt sich die Kriminalität um die Hälfte reduzieren?

Von André Kuhn*

Die Kriminalität um die Hälfte reduzieren: Eine Utopie? Nein, sicher nicht! In der Schweiz macht der Anteil der Verurteilungen wegen Verstössen gegen das Strassenverkehrsgesetz (d. h. massive Geschwindigkeitsübertretungen und Fahren in angetrunkenem Zustand) mehr als 50 % der Einträge im Strafregister aus. Betrachtet man das präventive Potenzial der heutigen Technologien wie GPS und DADSS Systeme, so könnten wir uns endlich in Richtung einer Gesellschaft bewegen, in der immer weniger Strafrechtsnormen notwendig sind, weil wir schlicht immer weniger Gelegenheit hätten, gewisse strafbare Handlungen zu begehen. Mit anderen Worten, muss es tatsächlich wirklich sein, dass man die Freiheit haben muss, solche verbotenen Verhaltensweisen auszuüben?

1 Die abschreckende Wirkung des Strafrechts

Viele Menschen glauben, strafrechtliche Sanktionen (also Geldstrafen, Freiheitsstrafen usw.) würden einschüchternd wirken und seien deshalb präventiv. Generell kann eine solche abschreckende Wirkung auf zwei Kategorien von Personen ausgeübt werden: zum einen auf die verurteilten Straffälligen und zum andern auf die Gesamtbevölkerung. Wenn das Gericht einem Täter eine Strafe auferlegt, dann

geht es nämlich davon aus, dass dieser sich dadurch der Schwere seiner Tat bewusstwerden kann und ihm jede Lust vergeht, erneut straffällig zu werden. Dieses Konzept bezeichnet man als *Spezialprävention*. Aber das Wissen um die strafrechtliche Sanktion kann auch alle potenziellen Täterinnen und Täter – also jede und jeden von uns – davon abhalten, eine Straftat zu begehen. Hier spricht man von der *Generalprävention*. Allerdings steigt die präventive Wirkung entgegen den ursprünglichen Erwartungen nicht linear zur Schwere der Strafen.¹ Hinzu kommt, dass das *Strafmass* nicht der einzige Faktor ist, der einen Einfluss darauf hat, wie abschreckend eine Sanktion wirkt. Die *Wahrscheinlichkeit* der Bestrafung spielt ebenfalls eine wichtige Rolle: Die potenziellen Täterinnen und Täter müssen davon überzeugt sein, dass sie ein gewisses Risiko eingehen, von der Polizei entdeckt zu werden. Wenn sie hingegen glauben, dass dieses Risiko nicht besteht, dann werden sie nicht vor ihrer Straftat zurück-

schrecken, auch wenn ihnen eine hohe Strafe droht.

Aber werden diese theoretischen Überlegungen in der Realität auch tatsächlich bestätigt? Im Strassenverkehr kann man beobachten, dass eine Senkung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeiten sofort dazu führt, dass die effektiv gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Strassen vermindert wird.² Ebenso führt eine Gurtentragungspflicht – begleitet von Sanktionen bei Zuwiderhandlungen – tendenziell dazu, dass sich deutlich mehr Personen anschnallen.³ Jenseits des Bereichs der Massenkriminalität ist aber ein anderes Bild zu beobachten: Die neusten Studien über die abschreckende Wirkung der Todesstrafe⁴ kommen nämlich zum Schluss, dass Staaten, die keine Todesstrafe kennen, eine deutlich tiefere Mordrate aufweisen als solche, die gewisse Kriminelle zum Tod verurteilen.⁵ Zudem ist die Mordrate in Staaten, in denen die Todesstrafe wieder eingeführt wurde, gestiegen. Extreme Strafen wirken also offenbar nicht abschreckender als weichere Sanktionen. Im Gegenteil: Sie scheinen die abschreckende Wirkung zu vermindern. Dieses Phänomen ist in der Kriminologie unter dem Begriff *«Brutalisierungseffekt»*⁶ bekannt: Wenn der Staat, dem eine Vorbildfunktion zukommt,⁷ selbst Hinrichtungen durchführt, bestärkt er die Bürger in der Vorstellung, Gewalt stelle ein geeignetes Mittel zur Konfliktlösung dar. Der gleiche Effekt erklärt möglicherweise auch, warum manche Eltern ihre Kinder in ihrem Zimmer einsperren, wenn sie etwas Dummes getan haben – was strafrechtlich betrachtet nichts anderes als eine Freiheitsberaubung ist.

Somit gäbe es also am unteren Ende der Skala der Strafmassnahmen eine Generalprävention und am oberen Ende eine



André Kuhn,
Professor für
Kriminologie
und Strafrecht
an der
Universität
Neuenburg
(Schweiz)

«Verrohung», das heisst eine Verbrechensförderung und damit den gegenteiligen Effekt der Generalprävention. Offen bleibt in der Kriminologie jedoch die Frage, wann diese Kurve des Abschreckungseffekts in Abhängigkeit vom Strafmass kippt – wann also die abschreckende Wirkung verloren geht und stattdessen mehr Verbrechen begangen werden.

Diese Ausführungen zeigen klar, wie sehr im Bereich der Abschreckung und insbesondere der Generalprävention neue wissenschaftliche Erkenntnisse die vermeintlichen Gewissheiten von früher und einige auch heute noch fest verankerte Überzeugungen ins Wanken bringen ...

2 Die situative Kriminalprävention

Beccaria schrieb 1764: «[...] Strafen [können] nicht eher gerecht (oder welches einerlei) notwendig genannt werden [...], als bis die Gesetze alle Mittel angewendet haben, welche nach der besonderen Beschaffenheit einer Nation die tauglichsten sind, das Verbrechen zu verhüten und die Quellen des Übels zu verstopfen.»⁸

Angesichts der oben zusammengefassten und kriminologisch untermauerten Erkenntnis, dass strafrechtliche Sanktionen wahrscheinlich deutlich weniger abschreckend wirken, als bestimmte, in unserer Gesellschaft immer noch stark verwurzelte Vorstellungen uns Glauben machen wollen, dürfte die Verbrechensprävention den Einsatz von Mitteln erfordern, die spezifisch zu diesem Zweck entwickelt worden sind. So geht eine der vielen Theorien zur Erklärung des Phänomens der Kriminalität von der Prämisse aus, dass Gelegenheit Diebe macht. Dieser Ansicht nach ergibt sich das Verbrechen nicht aus sozialen Merkmalen oder der Persönlichkeit des Täters, sondern ist das Ergebnis einer bestimmten Situation. Schon Aristoteles führte aus, die Nähe zwischen Täter und potenziellem Opfer ebenso wie die mangelnde Vorsicht des letzteren würden das Begehen eines Verbrechens begünstigen.⁹ Diese Ideen wurden aber erst in den 1970er Jahren von Kriminologen erneut aufgegriffen, die versuchten, das kriminelle Phänomen durch den Lebensstil der Menschen¹⁰ und ihre Lebensgewohnheiten und Verhaltensweisen¹¹ (den sogenannten «Routine Activity Approach») zu erklären. Die Kernaussage dieses Ansatzes: Je mehr Gelegenheiten man für Straftaten bietet, desto mehr Straftäter zieht man an oder erschafft man gar.

Auf die Prävention bezogen würde es dieser Theorie zufolge also genügen, die Zahl der Gelegenheiten zu vermindern, um auch die Zahl der Straftäter und damit der begangenen Straftaten zu reduzieren. Dieses Konzept bezeichnen die Kriminologen als *situative Prävention*.

3 Die Bedeutung des Strassenverkehrs in der Kriminalität

Gemäss den neusten Zahlen, die das Bundesamt für Statistik der Schweiz zu diesem Thema veröffentlicht hat¹², waren 2019 12'666 Jugendliche und 96'118 Erwachsene im Strafregister eingetragen. Während die Jugendlichen mehrheitlich wegen eines Verstosses gegen das Strafgesetzbuch¹³ verurteilt worden waren, sieht dies bei über 18-jährigen Täterinnen und Tätern ganz anders aus. So haben 53'266 verurteilte Erwachsene (von insgesamt 96'118, also rund 55,4%) ihren Eintrag einem Verstoss gegen das Strassenverkehrsgesetz¹⁴ zu verdanken. Jugendliche und Erwachsene zusammengezählt macht der Anteil der Verurteilungen wegen Verstössen gegen das Strassenverkehrsgesetz – vor allem wegen massiven Geschwindigkeitsübertretungen und Fahren in angetrunkenem Zustand – 50,3% aller Einträge aus.

Um die Kriminalität in der Schweiz deutlich zu senken, wäre es also sinnvoll, den Fokus vermehrt auf die Prävention im Strassenverkehr zu legen.

4 Die Kriminalität um die Hälfte reduzieren

Betrachtet man das präventive Potenzial der Technologien, die in einem Auto enthalten sind, so stehen sich zwei Einsatzmöglichkeiten gegenüber: Sie können einerseits zu «denunziatorischen Zwecken» genutzt werden, was zu einer abschreckenden Repression führt, andererseits aber auch zur situativen Prävention. Wenn der Gesetzgeber primär auf Bestrafung setzt, wird er die Einführung von Bestimmungen in Erwägung ziehen, die den Einsatz von Geräten zur Datenaufzeichnung ermöglichen, so dass Informationen über Straftaten sichergestellt werden können. Ein solches im Auto eingebautes Gerät (eine Art «Wanze») soll den Fahrzeuglenker vom zu schnellen Fahren abhalten, indem ein möglicher Verstoss nicht nur im eigentlichen Zeitpunkt der Tat, sondern noch viel später nachgewiesen werden kann.

Oder noch extremer: Man könnte sich gar vorstellen, dass neue Informations-

technologien, dank denen ein Fahrzeug selbst aktuelle Daten über seinen Betrieb, seine Position usw. übermitteln kann¹⁵, gewissermassen zu «Instant-Wanzen» werden und bei einer Geschwindigkeitsübertretung alle Informationen direkt an eine Polizeistelle oder gar eine zentrale Stelle weiterleiten, die dann automatisch Ordnungsbussen ausstellt ...

Da im Hinblick auf die Sicherheit im Strassenverkehr der Mensch aber bekanntlich das entscheidende schwache Glied ist, arbeitet man schon seit langer Zeit an der Entwicklung von Technologien, die diese Probleme beheben. Vor allem Antiblockiersysteme (ABS) und elektronische Stabilitätsprogramme (ESP), die in die Lenkung und Bremsung von Fahrzeugen eingreifen und damit ein Schleudern verhindern, sind schon weit verbreitet.

Diese Systeme, denen noch die Sicherheitsgurte und der Airbag hinzuzufügen sind, sind zu einem grossen Teil verantwortlich für den starken Rückgang der schweren körperlichen Verletzungen und Todesfälle im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen¹⁶, und dies, obwohl der Personenwagenbestand kontinuierlich wächst¹⁷.

Zwar verhindern diese Systeme heute zahlreiche Unfälle, aber man ist noch sehr weit davon entfernt, alle präventiven Möglichkeiten der bereits vorhandenen technischen Mittel umfassend zu nutzen.

Beispielsweise sind heute schon zahlreiche Autos mit einem Tempomat ausgestattet. Warum also wird diese Technologie nicht weiterentwickelt und automatisiert, so dass Geschwindigkeitsüberschreitungen gar nicht mehr möglich sind? Am einfachsten liesse sich das wahrscheinlich über das GPS-System erreichen. Dieses System weiss nicht nur, wo sich ein Fahrzeug gerade befindet, sondern auch, mit welchem Tempo es unterwegs ist. Da ihm problemlos Daten zur Höchstgeschwindigkeit übermittelt werden können, mit der ein Fahrzeug an einem bestimmten Ort unterwegs sein darf, könnte es das Auto daran hindern, schneller zu fahren.

Um Alkohol am Steuer zu verunmöglichen, gibt es ausserdem Atemalkoholmessgeräte, die mit der Fahrzeugzündung verbunden sind¹⁸, oder auch Alkoholsensoren, die kontinuierlich den vom Fahrer ausgestossenen Atem analysieren (DADSS, für *Driver Alcohol Detection System for Safety*). Diese Systeme hindern angetrunkene Fahrer daran, ihr Auto zu starten oder die Fahrt fortzusetzen¹⁹.

Das ultimative System wäre das völlig automatisierte («autonome» oder selbstfahrende) Auto – ein Fahrzeug, das den gesamten Fahrvorgang übernimmt und keine Unterstützung durch einen Lenker mehr benötigt. Ein solches Fahrzeug würde dann so programmiert, dass es alle gesetzlichen Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einhält und jeden Unfall vermeidet.

5 Schlussfolgerung

Als Beccaria 1764 erklärte, Strafen könnten nicht eher gerecht oder notwendig genannt werden, «als bis die Gesetze alle Mittel angewendet haben, welche nach der besonderen Beschaffenheit einer Nation die tauglichsten sind, das Verbrechen zu verhüten und die Quellen des Übels zu verstopfen»²⁰, forderte er uns damit dazu auf, die Bestrafung nur dann einzusetzen, wenn alle bekannten Formen der Prävention ausgeschöpft worden sind.

Aber wo steht die «Nation» in dieser Hinsicht heute? Was den Strassenverkehr anbelangt, so sind im Fahrzeug eingebaute Technologien zweifellos bestens bekannt. Ist es somit gerecht und notwendig, Strafen für Personen vorzusehen, die strafbare Handlungen begehen, die durch solche Technologien vermieden werden könnten? Beccarias Antwort auf diese Frage würde eindeutig negativ ausfallen, da die Gesellschaft nicht alle Mittel angewendet hat, um das Verbrechen zu vermeiden.

Da in der Schweiz rund die Hälfte aller Einträge im Strafregister mit Widerhandlungen im Strassenverkehr zusammenhängen, könnte die Kriminalität alleine durch die Anwendung des Beccaria-Prinzips um die Hälfte vermindert werden, und das ohne jede technische Schwierigkeit ... Anstatt immer mehr Verhaltensweisen zu kriminalisieren, könnten wir uns so in Richtung einer Gesellschaft bewegen, in der immer weniger Strafnormen notwendig sind, weil wir schlicht immer weniger Gelegenheit hätten, gewisse strafbare Handlungen zu begehen.

Doch im Namen der persönlichen Freiheit vertreten konservative Köpfe der heutigen Gesellschaft – und zwar genau diejenigen, die für ein Verbot bestimmter Verhaltensweisen und harte Strafen für Sünder plädieren – die paradoxe Haltung, man müsse die Freiheit haben, diese verbotenen Verhaltensweisen auszuüben. Eine ziemlich unlogische Ansicht, die wahrscheinlich viele Denker und auch jene des 18. Jahrhunderts dazu bringen würde, sich im Grab umzudrehen.

Kontakt

andre.kuhn@unine.ch

Anmerkungen

* Einige Teile dieses Artikels und vor allem die darin vertretenen Ideen wurden vom Autor bereits in früheren Publikationen veröffentlicht (insbesondere in *Sommes-nous tous des criminels ? – Introduction à la criminologie*, 5. Ausgabe, Charmey, l'Hèbe, 2019; Beccaria et la circulation routière, *Beccaria – Revue d'histoire du droit de punir*, V, 2019, 127 ff.). Dieses Vorgehen, für das manche den unsinnigen Begriff des «Selbstplagiats» verwenden, ist nach Ansicht des Autors eher ein positives Phänomen, da es eine logische, kohärente und vor allem konstante Denkweise widerspiegelt.

- 1 Die Beziehung zwischen der Schwere der Strafe und ihrer präventiven Wirkung kann durch eine Kurve mit zwei Wendepunkten dargestellt werden (). Siehe dazu zum Beispiel Killias, Martin/Kuhn, André/Aebi, Marcelo F., *Grundriss der Kriminologie*, 2. Auflage, Bern, Stämpfli, 2011, S. 382 ff.
- 2 Das bedeutet aber nicht, dass die Tempolimits eingehalten werden, sondern nur, dass eine Senkung der erlaubten Geschwindigkeit um 10 km/h zu einer Senkung der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit um 10 km/h führt.
- 3 Weitere Beispiele siehe Killias, Martin/Kuhn, André/Aebi, Marcelo F., op. cit. ad Fussnote 1, S. 395 ff.
- 4 Studien in den Vereinigten Staaten von Amerika.
- 5 <https://deathpenaltyinfo.org/facts-and-research/murder-rates/murder-rate-of-death-penalty-states-compared-to-non-death-penalty-states>.
- 6 Diese Hypothese der «Brutalisierung» wurde beispielsweise im US-amerikanischen Bundesstaat Oklahoma bestätigt durch Bailey, William C., Deterrence, Brutalization, and the Death Penalty: Another Examination of

Oklahoma's Return to Capital Punishment, *Criminology*, 1998, S. 711 ff.

- 7 Der gleiche Staat, der sonst ein Vorbild sein will, indem er seinen Beamten unabhängig von ihrem Geschlecht den gleichen Lohn bezahlt oder eine Woche Ferien mehr gewährt als der Privatsektor.
- 8 Beccaria, Cesare Bonesana, *Von Verbrechen und Strafen* (Originalversion: Livorno, 1764), aus dem Italienischen übersetzt mit durchgängigen Anmerkungen des Ordinarius zu Leipzig, Herren Hofrath Hommels, Breslau, 1778 (<http://koriath.jura.uni-saarland.de/textsammlung/pmwiki.php?n=BeccariaVonVerbrechenUndStrafen.Start>), Kapitel XXXI, Von einigen Verbrechen, die schwer zu beweisen sind, S. 138.
- 9 Aristote, *Poétique et Rhétorique*, übersetzt ins Französische von Ch. Emile Ruelle, Paris, Garnier Frères, 1922 (<http://remacle.org/bloodwolf/philosophes/Aristote/tabletheto.htm>), Band I, Kap. XII, Nr. 18, 19 und 33 bis 35. (Deutsch:<https://static1.squarespace.com/static/58d6b5ff86e6c087a92f8f89/t/5913d64a8419c21b062c39b5/1494472299499/Rhetorik.pdf>)
- 10 Hindelang, Michael J./Gottfredson, Michael R./Garofalo, James, *Victims of Personal Crime: An Empirical Foundation for a Theory of Personal Victimization*, Cambridge, Ballinger, 1978.
- 11 Cohen, Lawrence E./Felson, Marcus, Social Change and Crime: A Routine Activity Approach, *American Sociological Review*, 44/4, 1979, S. 588 ff.
- 12 www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kriminalitaet-straftrecht/strafjustiz/verurteiltepersonen.html (Stand 22. März 2021).
- 13 SR 311.0.
- 14 SR 741.01.
- 15 Im Allgemeinen als «Connected Car» oder «vernetztes Auto» bezeichnet.
- 16 Die Zahl der auf Schweizer Strassen getöteten Personen ist zwischen 1970 und 2019 von 1'800 auf 187 gesunken. Im gleichen Zeitraum hat sich die Zahl der Schwerverletzten um rund 18'000 auf weniger als 3'700 vermindert, während jene der Leichtverletzten zwischen 14'000 und 25'000 schwankt, mit einer Spitze im Jahr 2003 (Quelle: BFS, Statistik der Strassenverkehrsunfälle).
- 17 Gemäss den Statistiken des BFS hat sich die Zahl der Personenwagen, die auf den Strassen unterwegs sind, zwischen 1990 und heute fast linear um 3 Millionen auf rund 4,6 Millionen erhöht.
- 18 Siehe dazu www.motorlegend.com/actualite-automobile/volvo-et-la-securite/1038.html (Stand 22. März 2021).
- 19 Siehe dazu www.youtube.com/watch?v=SQK5HGh_JHc (Stand 22. März 2021).
- 20 Beccaria, op. cit. ad Fussnote 8, Kapitel XXXI, Von einigen Verbrechen, die schwer zu beweisen sind, S. 138.