Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Kriminologie = Revue suisse de criminologie = Rivista svizzera di criminologia = Swiss Journal of Criminology

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 12 (2013)

Heft: 1

Artikel: Sicherheit im Strassenverkehr - durch Strafrecht?

Autor: Fiolka, Gerhard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1050761

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: 03.07.2025

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

Gerhard Fiolka

Sicherheit im Strassenverkehr – durch Strafrecht?

Zusammenfassung
Anfang des Jahres 2013 trat der neue Art. 90 SVG in Kraft. Die zentrale Strafbestimmung des Strassenverkehrsrechts wurde massiv verschärft, namentlich indem der Initiativtext der Initiative zum Schutz vor Rasern praktisch wörtlich in den Gesetzestext übernommen wurde. Diese Verschärfung erfolgte, obwohl die Verkehrsstatistiken in der Schweiz sinkende Unfall- und Opferzahlen aufweisen. Der nachfolgende Artikel analysiert die Gründe für die Strafverschärfung sowie die Zahlen in den Statistiken und fragt danach, ob das Strafrecht ein erfolgsversprechendes Mittel zur Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit sein kann.
Schlüsselwörter: Strassenverkehrsrecht, Initiative zum Schutz vor Rasern, Verkehrsstatistiken, Verkehrssicherheit, Strafverschärfung, Art. 90 SVG.

Résumé
En début de l'année 2013, le nouvel art. 90 LCR est entré en vigueur. La disposition pénale principale du droit de la circulation routière a été fortement renforcée, notamment en reprenant quasi littéralement le texte de l'initiative pour la protection contre les chauffards. Ce durcissement avait été adopté en dépit des statistiques des transports et de la mobilité qui présentent une baisse continue des nombres d'accidents et de victimes. L'article suivant analyse les motifs pour le durcissement de la disposition pénale ainsi que les raisons pour la diminution des accidents et des victimes. Ensuite l'auteur pose la question si le droit pénal est un moyen efficace pour améliorer la sécurité de la circulation routière.
Mots-clés: Droit de la circulation routière, initiative pour la protection contre les chauffards, statistiques des transports et de la mobilité, sécurité routière, durcissement, art. 90 LCR.

Summary
In the beginning of 2013, the new article 90 of the Swiss code of road traffic came into effect. The article is the main criminal rule of the legislation on road traffic and has been stepped up severely, primarily by adopting almost litterally the wording of the initiative against road rage. However, the law has become more stringent in spite of statistics of road traffic that show a continuing decline in the number of accidents and victims. The following article analyzes the reasons for the tightening up of the law as well as for the declining numbers of accidents and victims. The author then asks the question whether criminal law is an effective means to improve safety in road traffic.
Keywords: Code on road traffic, initiative against road rage, statistics of road traffic, road safety, tightening up of the law, article 90 Swiss code of road traffic.

I. Einleitung

Auf den 1. Januar 2013 ist die erste Tranche des Revisionspakets «Via sicura» in Kraft getreten. Das Gesetzgebungspaket «Via sicura» wurde mit dem Zweck entwickelt, eine massgebliche Reduktion der Verkehrsopfer herbeizuführen. Im Rahmen der parlamentarischen Beratungen wurde im Gefolge der Raserinitiative eine starke Verschärfung der Strafbestimmungen in das Revisionsprojekt eingefügt. Die qualifizierten Strafbestimmungen für «Raser» sind nun eines der markantesten Merkmale dieser SVG-Revision[1]. Dass nun einmal mehr zur Steigerung der Sicherheit im Strassenverkehr auf schärfere Strafen zurückgegriffen wird, wirft einerseits die Frage auf, auf welche Gefährdungen bei der SVG-Revision reagiert wurde, und andererseits, ob ein schärferes Strafrecht überhaupt zu mehr Sicherheit im Strassenverkehr führen kann.

II. «Via sicura» und Raserinitiative: Kriminalpolitik auf der Suche nach Sicherheit

1. Das Revisionspaket «via sicura»

Das Revisionspaket «via sicura» wurde ursprünglich im Jahre 2002 noch unter dem Namen «Vision Zero» lanciert und geht auf eine Studie zurück, die umfassend die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abklären sollte[2]. Dieses Projekt wurde zunächst als «vision zero» bezeichnet, weil als Fernziel die Vision ins Auge gefasst wurde: «Der Strassenverkehr verursacht keine Unfäl-

1 Für eine kriminalpolitische Würdigung der Norm vgl. Fiolka G., Die Verkehrsregelverletzung nach dem revidierten Art. 90 SVG: Einfach, grob, krass! in: Kuhn A. et. al. (Hrsg.), *Kriminologie, Kriminalpolitik und Strafrecht aus internationaler Perspektive, Festschrift für Martin Killias zum 65. Geburtstag,* Bern 2013, 729–745; zur Abgrenzung und Auslegung der qualifizierten Tatbestände vgl. Fiolka G., Grobe oder «krasse» Verkehrsregelverletzung? Zur Auslegung und Abgrenzung von Art. 90 Abs. 3–4 SVG, in: Schaffhauser R. (Hrsg.), *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013,* Bern 2013, im Druck.

2 Vgl. BBl 2010 8461.

le, die Schwerverletzte oder Tote zur Folge haben».[3] Auch international findet diese Auffassung immer mehr Verbreitung.[4] Diese drastische Reduktion der Verkehrsopfer sollte anfänglich durch verschiedene Massnahmen erreicht werden, u. a. auch durch eine weitgehende Nivellierung der Unterscheidung zwischen Verkehrsregelverletzungen mit und ohne Unfallfolgen.[5] «Via sicura» schlug anfangs eine Vielzahl von Massnahmen vor. Nach der Vernehmlassung blieben davon etwa Infrastrukturmassnahmen[6], die Befristung von Führerausweisen[7], eine Helmtragepflicht für Radfahrer unter 14 Jahren[8], die Beleuchtungspflicht bei Tage[9], die Möglichkeit der Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten und Alkohol-Wegfahrsperren («Alcolock»)[10], Verbote für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren[11], oder beweissichere Atem-Alkoholkontrollen übrig[12]. Die Helmtragepflicht für jugendliche Radfahrer und die Befristung der Führerausweise wurden in den parlamentarischen Beratungen wieder aus der Vorlage gestrichen. Aus der ambitiösen «Vision Zero» wurde ein relativ unspektakuläres, pragmatisches Reformprojekt. In den parlamentarischen Beratungen wurde indes die sog. Raserinitiative in das Revisionsprojekt eingearbeitet, so dass «via sicura» gleichsam in letzter Minute zu einer in ihren Konsequenzen überwiegend strafrechtlichen Vorlage wurde.

2. Die Raserinitiative

Die eidgenössische Volksinitiative «Schutz vor Rasern» zielte darauf ab, einen Art. 123c BV unter dem Marginalie «Schutz vor Raserinnen und Rasern» einzuführen.[13] Teil dieser Bestimmung war der Text, der nun in Art. 90 Abs. 3–4 SVG aufgenommen wurde (vgl. sogleich).

Das von der Vereinigung RoadCross angeführte Initiativkomitee war parteipolitisch sehr breit abgestützt, vertreten waren die Grünen, die SP, die CVP, die FDP und die SVP. Die Parolen der Parteivertreter waren von links bis rechts sehr ähnlich.[14] Die Initiative versprach etwa: «1000 Raser (jährlich) weg von der Strasse».

In der Schlussphase des Gesetzgebungsprozesses wurden wesentliche Elemente der Raserinitiative in das revidierte SVG übernommen.[15] Aufgrund dieser Tatsache empfahl der Bundesrat eine Ablehnung der Initiative[16], die in der Folge – da die Ziele weitgehend erreicht waren – von den Initianten befriedigt zurückgezogen wurde[17].

3. Kernstück der Revision: Art. 90 Abs. 3–4 SVG

Nach der Revision i. S. der «Raserinitiative» lautet die zentrale Strafbestimmung des schweizerischen Strassenverkehrsrecht, Art. 90 SVG (Verletzung der Verkehrsregeln), wie folgt:

> [1] *Mit Busse wird bestraft, wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt.*
>
> [2] *Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt.*

3 UVEK, *Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes,* Schlussbericht, Bern 2002, 15. Dazu bereits kritisch Fiolka G., *Das Rechtsgut,* Diss. Freiburg, Basel 2006, 635 ff.; Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 730 f.

4 Vgl. etwa OECD/International Transport Forum (Hrsg.), *Towards zero, Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach,* 2008, http://www.oecd-ilibrary.org/transport/towards-zero_9789282101964-en; European Commission, *Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020,* COM/2010)289 final; auch die Niederlande, die im internationalen Vergleich am wenigsten Verkehrsopfer zu verzeichnen haben, verfolgen eine solche sehr ambitiöse Politik, vgl. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020,* Van, voor en door iedereen, 2008, 5, http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten-en-publicaties/notas/2008/07/10/strategisch-plan-verkeersveiligheid-2008-2020-van-voor-en-door-iedereen.html. Die niederländische Politik konzentriert sich auf gewisse Schwerpunkte (z. B. besonders verletzliche Verkehrsteilnehmer). Die Sanktionierung wird lediglich als Teilbereich der Beeinflussung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer aufgefasst. Vgl. dazu Rijkswaterstaat, Ministerie vn Infrastructuur en Milieu, Gedrag weggebruikers, Een handreiking om beter grip te krijgen op gedrag, 2012, http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/04/18/handreiking-gedrag-weggebruikers-een-handreiking-om-beter-grip-te-krijgen-op-gedrag.html.

5 UVEK, Vesipo (Fn. 3), 68.

6 BBl 2010 8466.

7 BBl 2010 8467 f.

8 BBl 2010 8476 f.

9 BBl 2010 8475 f.

10 BBl 2010 8470 ff.

11 BBl 2010 8470 f.

12 BBl 2010 8477 ff.

13 BBl 2010 2639.

14 Vgl. etwa Daniel Jositsch, NR, SP, ZH: «Raser gefährden Leben. Sie sind daher konsequent aus dem Verkehr zu ziehen» und Adrian Amstutz, NR, SVP, BE: «Die Todesraser müssen gestoppt werden! Raserdelikte und Raserunfallverursacher sind konsequent und hart zu bestrafen!»; eher auf die Opfer bezogen dann etwa Chantal Galladé, NR, SP, ZH: «Ich engagiere mich für die Raserinitiative, denn es soll keine Raseropfer mehr geben und für die Täter muss das Gefährden anderer Menschenleben klare Konsequenzen haben.» und Pius Segmüller, aNR, CVP, LU: «Raser nehmen uns Menschen nicht ernst, sie riskieren Tote und Verletze. Deshalb engagiere ich mich für diese Initiative.» Alle Aussagen gemäss http://www.raserinitiative.ch/about-statements (29.10.2012). Vgl. Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 732.

15 Vgl. Mizel C., Le délit de chauffard et sa répression pénale et administrative, *AJP,* 2013, 189–202, 189 ff.; Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 730 ff.

16 BBl 2012 5487.

17 Vgl. Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 733.

[3] *Mit Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren wird bestraft, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen.*

[4] *Absatz 3 ist in jedem Fall erfüllt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird um:*

a. mindestens 40 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt;

b. mindestens 50 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt;

c. mindestens 60 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt;

d. mindestens 80 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt.

[5] *Artikel 237 Ziffer 2 des Strafgesetzbuches findet in diesen Fällen keine Anwendung.*

Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG geben mithin Abs. 1 des Initiativtextes (Art. 123c BV) wieder. Das Entzugsregime der Initiative wird in Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} SVG und Art. 16d Abs. 3 lit. b SVG umgesetzt, wonach der Ausweis nach einer Widerhandlung i. S. v. Art. 90 Abs. 3–4 SVG für mindestens zwei Jahre, im Wiederholungsfall für immer entzogen wird.

Das bedeutet, dass die Raserinitiative praktisch in vollem Umfange umgesetzt wurde, ohne dass das Volk darüber abgestimmt hat. Daran ist nicht nur problematisch, dass der Text der Praxis kaum lösbare Abgrenzungsprobleme aufgibt[18] und die Initiative eine zumindest in der neueren Strafrechtsgeschichte bemerkenswerte Hinwendung zu einer nach dem 2. Weltkrieg überwunden geglaubten Konzeption des Täterstrafrechts darstellt[19], sondern – und das soll an dieser Stelle vertieft betrachtet werden – dass sowohl die Initiative als auch der daraus abgeleitete Gesetzesartikel davon ausgehen, dass das Strafrecht ein taugliches Instrument zur Förderung der Sicherheit im Strassenverkehr darstelle und dass dessen Einsatz hier offenbar in besonderem Masse geboten erscheine.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass sich das Bedürfnis nach einer schärferen strafrechtlichen Sanktionierung nicht auf steigende Gefahren oder einen Anstieg der Verkehrsopfer zurückführen lässt und dass härtere Strafen keine nachweisbaren Auswirkungen auf die Verkehrsopfer zeitigen.

II. Todesfalle Strasse?

1. Allgemeines

Der Bericht «Via sicura» bzw. «Vision zero» und die nun vom Parlament verabschiedete Revision des Strassenverkehrsrechts legen nahe, dass die schweizerischen Strassen immer mehr zu Todesfallen werden, und dass daher dringend etwas gegen die steigenden Gefahren getan werden muss. Dabei wird allerdings ein Umstand ausgeblendet: Gemäss den Statistiken steigen die Opferzahlen im Strassenverkehr nicht etwa, sondern sinken vielmehr. Dieser Befund zeitigt bemerkenswerterweise keinerlei Auswirkungen auf die politische Debatte oder die Ausgestaltung rechtlicher Regelungen, obwohl er sogar in der Botschaft zur Revisionsvorlage deutlich zum Ausdruck kommt[20].

2. Verkehrsopfer, Verkehrsdichte, Verkehrsdelikte

a) Verkehrsopfer und Verkehrsdichte in der Schweiz

Tabelle 1: Verkehrsopfer in der Schweiz[21]

Jahr	Unfalltote	schwer Verletzte	leicht Verletzte	Mio. Fahrzeug-km privat
1975	1238	14534	15370	30684
1980	1246	14782	17545	35184
1985	908	12823	17004	39239
1990	954	11182	18061	44782
1995	692	6933	21826	45677
2000	592	6191	23862	50192
2005	409	5059	21695	52773
2010	327	4458	19770	55893

Die Statistiken zeigen relativ deutlich, dass die schweizerischen Strassen in den letzten

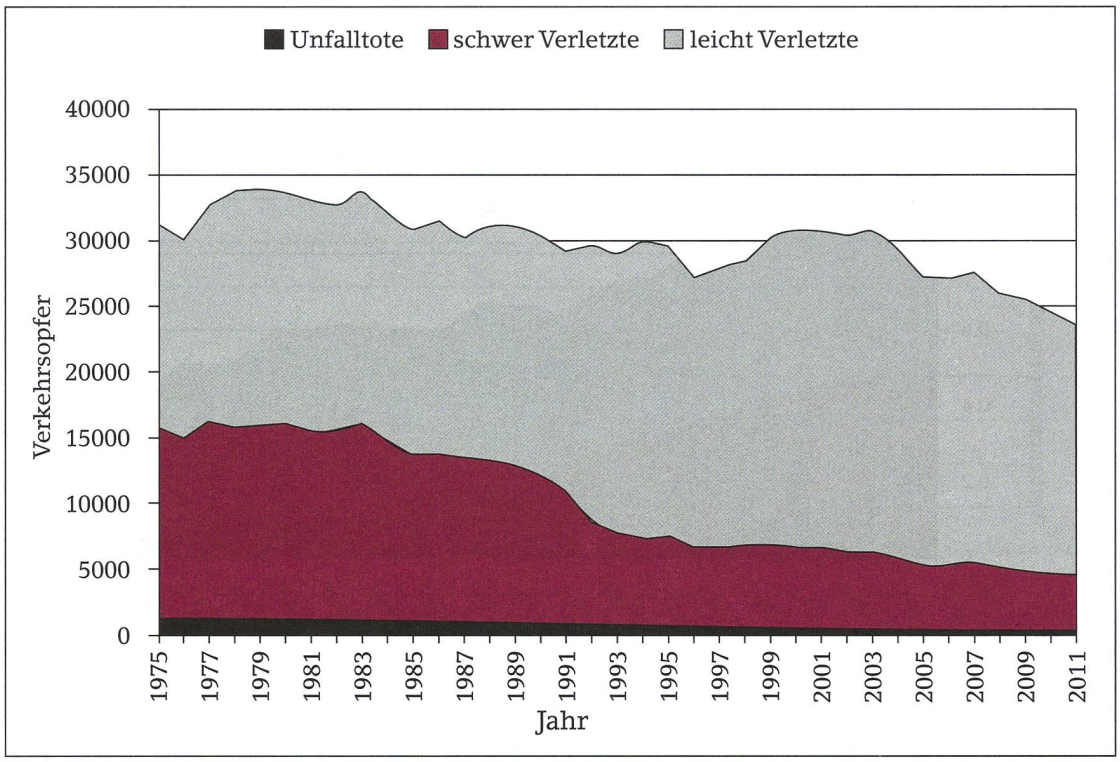
18 Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 737 ff.; dazu eingehend Fiolka, JB-SVR 2013 (Fn. 1).

19 Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 732. Zur Konzeption eines Täterstrafrechts in der nationalsozialistischen Strafrechtslehre vgl. etwa Dahm G., Verbrechen und Tatbestand, in: Larenz K. (Hrsg.), *Grundfragen der neuen Rechtswissenschaft*, Berlin 1935, 62–107, 88; Schaffstein F., Das Verbrechen als Pflichtverletzung, in: Larenz K. (Hrsg.), *Grundfragen der neuen Rechtswissenschaft*, Berlin 1935, 108–142, 124.

20 BBl 2010 9154 ff.

21 Daten: Bundesamt für Statistik, http://www.bfs.admin.ch. Im Jahre 2012 wurden 339 Personen getötet, 4202 Personen schwer verletzt und 18016 Personen leicht verletzt (vgl. ASTRA, http://www.unfalldaten.ch). Die Zunahme der Todesopfer gegenüber den Vorjahren (2011: 320 Tote) ist auf einen einzigen tödlichen Unfall mit einem Reisebus zurückzuführen (es handelt sich dabei um den Unfall eines belgischen Reisecars mit Schülern vom 13. März 2012, der 28 Todesopfer forderte). Daran zeigt sich auch, dass die absoluten Opferzahlen mittlerweile so gering sind, dass bereits ein einziges Ereignis massgebliche Veränderungen in der Statistik auslösen kann, ohne dass man sagen könnte, die Gefährdungslage auf den Strassen habe sich insgesamt verändert.

Grafik 1: Verkehrsopfer in der Schweiz[22]



dreissig Jahren nicht immer gefährlicher, sondern im Gegenteil immer sicherer geworden sind. Insbesondere die Zahlen der Todesopfer und der Schwerverletzten[23] sind in dieser Zeit deutlich gesunken. Dabei ist zu erkennen, dass die Anzahl Getöteter und Schwerverletzter stärker gesunken ist als die Anzahl der Verkehrsopfer insgesamt. Dies lässt auf einen Verlagerungseffekt von den Todesopfern und Schwerverletzten hin zu den Leichtverletzten schliessen. Die Unfallfolgen scheinen heute vielfach deutlich weniger dramatisch zu sein als noch vor einigen Jahren: Unfälle, die vor dreissig Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Tode oder zu schweren Verletzungen geführt hätten, werden heute vielfach mit leichten Verletzungen überstanden. Dies wiederum deutet darauf hin, dass die gesunkenen Opferzahlen weniger mit Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer, die sich u. U. auf Strafnormen zurückführen lassen könnten, zusammenhängen als vielmehr damit, dass in den letzten Jahren die aktive und auch die passive Sicherheit der Fahrzeuge stark verbessert wurde[24].

Das Absinken der Opferzahlen im Strassenverkehr erscheint umso markanter, wenn man berücksichtigt, dass die Verkehrsdichte sehr stark zugenommen hat[25].

Tabelle 2: Verkehrsopfer in der Schweiz im Verhältnis zur Verkehrsleistung[26]

Jahr	Unfalltote/ Mio. km	schwer Verletzte/ Mio. km	leicht Verletzte/ Mio. km
1975	0.040347	0.473667	0.500913
1980	0.035414	0.420134	0.498664
1985	0.02314	0.326792	0.433344
1990	0.021303	0.249699	0.403309
1995	0.01515	0.151783	0.477833
2000	0.011802	0.123428	0.475827
2005	0.00775	0.095863	0.4111
2010	0.00585	0.07976	0.353712

Auch die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden hat in der Schweiz im gleichen

22 Daten: Bundesamt für Statistik, http://www.bfs.admin.ch. Vgl. auch BBl 2010 8456.

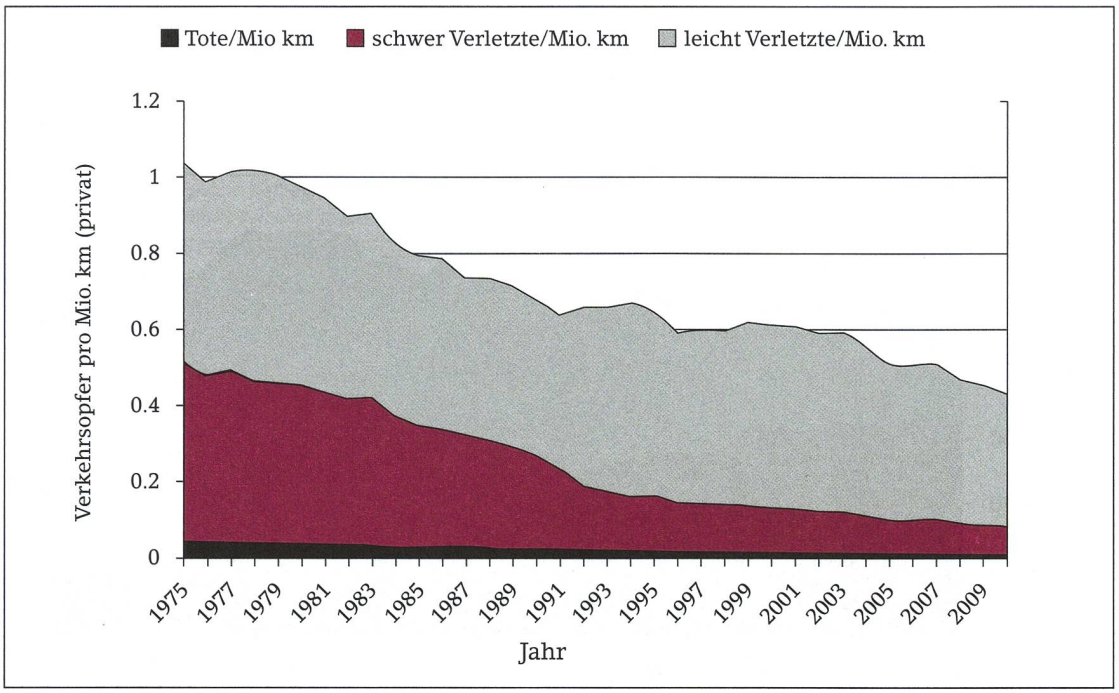
23 Als schwer verletzt gilt jemand, der bei einem Unfall «eine schwere sichtbare Beeinträchtigung erleidet, die normale Aktivitäten zu Hause für mindestens 24 Stunden verhindert (z. B. Bewusstlosigkeit, Knochenbruch [exkl. Fingerbruch] oder Spitalaufenthalt von mehr als einem Tag» (BBl 2010 8455). Die Erfassungsschwelle für Schwerverletzte ist mithin relativ tief, es wird auch jemand als schwer verletzt erfasst, wenn die Verletzungen nicht das Niveau einer schweren Körperverletzung i. S. v. Art. 122 bzw. Art. 125 Abs. 2 StGB erreichen (vgl. dazu Fiolka, JB SVR 2013).

24 Vgl. BBl 2010 8456.

25 So auch die Botschaft (BBl 2010 8456): «Es zeigt sich also eine Abnahme der Opferzahlen trotz massiv gestiegener Fahrleistung.»

26 Daten: Bundesamt für Statistik, http://www.bfs.admin.ch.

Grafik 2: Verkehrsopfer in der Schweiz im Verhältnis zur Verkehrsleistung[27]



Zeitraum abgenommen[28]. Die Abnahme ist indes weniger ausgeprägt als bei den Verkehrsopfern. Auch dies deutet darauf hin, dass der starke Rückgang bei den Verkehrsopfern weniger auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer an sich als auf das geringere Risiko des Todes bzw. schwerer Verletzungen bei einem Verkehrsunfall zurückzuführen ist.

Tabelle 3: Verkehrsunfälle in der Schweiz[29]

Jahr	Verkehrsunfälle mit Personenschaden	Strafurteile Art. 90 Abs. 2 SVG/Mio. km
1975	24055	0.783959
1980	25649	0.728996
1985	24302	0.619333
1990	23834	0.532223
1995	23030	0.504192
2000	23737	0.473235
2005	21706	0.411309
2010	19609	0.350831

Auch im internationalen Vergleich schneidet die Schweiz relativ gut ab: Weniger Tote als in der Schweiz pro 1 Mio. Einwohner (43 Tote) gab es im Jahre 2010 nur im beschaulichen Island (25 Tote), in Schweden (28 Tote), dem Vereinigten Königreich (31 Tote) und den Niederlanden (36 Tote).[30]. Bei Schweden, dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden handelt es sich um Staaten, die eine ambitiöse Verkehrssicherheitspolitik verfolgen.

b) Verkehrsdelinquenz in der Schweiz

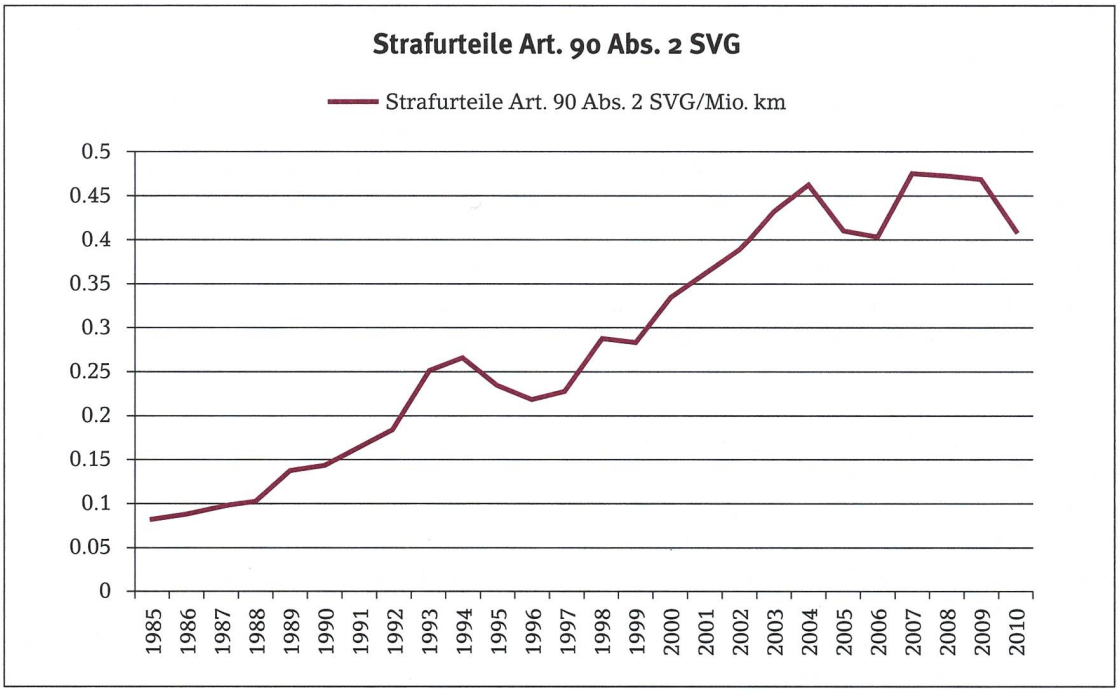
Eine ganz gegenläufige Entwicklung lässt sich bei der Verkehrsdelinquenz ausmachen. Grobe Verkehrsregelverletzungen i. S. v. Art. 90 Abs. 2 SVG (bis 1.1.2013: Art. 90 Ziff. 2 SVG) sind in den letzten 20 Jahren häufiger geworden, sowohl in absoluten Zahlen als auch in Relation zur Verkehrsdichte.

Tabelle 4: Verstösse gegen Art. 90 Abs. 2 SVG[31]

Jahr	Strafurteile Art. 90 Abs. 2 SVG	Strafurteile Art. 90 Abs. 2 SVG/Mio. km
1985	3213	0.081857
1990	6399	0.142892
1995	10665	0.233487
2000	16785	0.334636
2005	21602	0.409338
2010	22887	0.409479

27 Daten: Bundesamt für Statistik, http://www.bfs.admin.ch.
28 Zwischen 1975 und 2000 hat die Zahl der Todesopfer um 73.95% abgenommen, die der Schwerverletzten um 69.33% und die der Leichtverletzten um 28.63%. Die Unfälle mit Personenschaden haben in diesem Zeitraum um 22.67% abgenommen.
29 Daten: Bundesamt für Strassen, Strassenverkehrsunfälle, vgl. http://www.bfs.admin.ch.
30 OECD, Road fatalities, http://www.oecd.org/statistics.
31 Daten: Bundesamt für Statistik, Strafurteilsstatistik, http://www.bfs.admin.ch.

Grafik 3: Strafurteile wegen Verstosses gegen Art. 90 Abs./Ziff. 2 SVG



Auf den schweizerischen Strassen ereignen sich mithin weniger Verkehrsunfälle und es werden deutlich weniger Menschen durch Verkehrsunfälle getötet oder schwer verletzt, obwohl die Verurteilungen wegen grober Verkehrsregelverletzungen zunehmen.

Dieser Befund liesse sich auf verschiedene Arten deuten:

- Ein tatsächlicher Anstieg der Verkehrsdelinquenz führt zum Absinken der Unfallzahlen und der Verkehrsopfer. Das erscheint wenig realistisch.
- Der tatsächliche Anstieg der Verkehrsdelinquenz ist deutlich schwächer, als es die Zahlen nahelegen, durch konsequente Strafverfolgung verringert sich aber das Dunkelfeld zu Gunsten des Hellfeldes. Aufgrund des stärkeren Verfolgungsdrucks und des höheren Entdeckungsrisikos begehen die Fahrzeugführer nur unwesentlich oder nicht mehr grobe Verkehrsregelverletzungen, und dadurch sinken die Unfall- und Opferzahlen. Dieses Szenario geht von einer – nicht nachweisbaren – Präventivwirkung des Strafrechts aus. Problematisch erscheint an diesem Erklärungsansatz, dass sich eine Verringerung des Dunkelfeldes nicht wirklich nachweisen lässt und dass dieser Effekt sehr stark sein müsste, um – selbst im Verbund mit anderen Faktoren, die die Opferzahlen reduzieren – ein Sinken der Unfallzahlen und der Verkehrsopfer trotz höherer Urteilszahlen zu erklären.
- Schliesslich ist durchaus denkbar, dass zwischen dem Rückgang der Opferzahlen und der Anstieg der Verurteilungen kein kausaler Zusammenhang besteht, dass die Unfall- und Opferzahlen also unabhängig davon sinken, dass u. U. mehr Strassenverkehrsdelikte begangen werden und dass u. U. die gesellschaftliche Sensibilität und die Verfolgungsintensität zugenommen haben[32].

Da sich die Verringerung der Opferzahlen relativ gut auf die Verbesserungen der aktiven und passiven Sicherheit, aber auch auf eine verbesserte Strasseninfrastruktur (z. B. verbesserte Verkehrstrennung) zurückführen lassen, und da zugleich unwahrscheinlich ist, dass sich aus einem tatsächlichen Anstieg der groben Verkehrsregelverletzungen eine Senkung der Unfallzahlen ergibt, ist anzunehmen, dass der Anstieg der Strafurteile zwar auch auf eine gesteigerte Verfolgungsintensität zurückzuführen sein kann, dass sich dieser Umstand jedoch nicht massgeblich auf die Unfall- oder die Opferzahlen auswirkt.

32 Darauf deutet etwa hin, dass gemäss der Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen im Jahr 2007 total 699 Messsysteme für Geschwindigkeitskontrollen zur Verfügung der Polizei standen, im Jahr 2011 schon deren 746. Vgl. Bundesamt für Statistik, Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen, http://www.bfs.admin.ch.

In der Politik wird dennoch bisweilen suggeriert, dass die Senkung der Opferzahlen mit gsetzgeberischen Massnahmen auch strafrechtlicher Natur (etwa Tempolimiten) zu tun habe. So wurde die Botschaft zu «Via sicura» etwa mit einem Anhang versehen, der sämtliche «verkehrsrelevanten Vorschriften des Strassenverkehrsrechts in der Schweiz» auflistet.[33] Auf diesen Anhang wird denn auch in der Botschaft selber verwiesen – mit der Aussage, dass die Reduktion der Verkehrsopfer auch auf «gesetzliche Massnahmen, mit denen der Hebel bei verschiedenen Unfallursachen angesetzt wurde»[34] zurückgehe. Ungesagt bleibt, dass der Zusammenhang zwischen der strafrechtlichen Sanktionierung, den Regeln an sich und den Opferzahlen völlig unklar ist. Es ist denkbar, dass eine bestimmte Massnahme sich gar nicht auswirkt (was angesichts des generellen Abwärtstrends bei den Opfern nicht erkennbar ist) oder dass zwar eine rechtliche Massnahme greift und Wirkungen zeitigt, diese aber nicht oder nur in sehr untergeordnetem Masse mit der strafrechtlichen Sanktionierung zusammenhängen. Wenn etwa in einer Stadt eine «Tempo-30-Zone» eingerichtet und die Strassen darin mit allerlei Schikanen versehen werden, so werden die gefahrenen Geschwindigkeiten rein aufgrund des baulichen Zustands der Strassen sinken und allfällige Unfälle weniger schlimme Folgen haben – mit Strafrecht muss das noch nichts zu tun haben. Auch die Senkung der Alkoholgrenzwerte wirkt nicht ausschliesslich durch die Strafdrohungen, sondern kann – mindestens kurzzeitig nach der Einführung neuer Normen – das Bewusstsein für die Gefährlichkeit von Trunkenheitsfahrten schärfen und dadurch das Verhalten beeinflussen. Auch eine solche Verhaltensänderung ist noch kein Beleg für die Wirksamkeit des Strafrechts.

3. Zwischenergebnis

Die Strassen werden – anders als von manchen Politikern suggeriert und anders als es die Medienberichterstattung über spektakuläre Einzelfälle glauben macht – nicht immer gefährlicher, sondern sie werden immer sicherer. Trotz starker Zunahme der Verkehrsleistung und der Verkehrsdichte geschehen weniger Verkehrsunfälle und nehmen die Zahlen der Todesopfer und Schwerverletzten deutlich ab.

Demgegenüber wird die Strafverfolgung intensiviert, die Verkehrskontrollen und damit wohl auch die Strafurteile wegen grober Verkehrsregelverletzungen nehmen zu.

Die gesellschaftliche Reaktion auf Strassenverkehrsdelinquenz wird somit sowohl auf der Ebene der Strafverfolgung als auch auf der Ebene der Kriminalpolitik schärfer, obwohl die Unfall- und Opferzahlen sinken. Der Ruf nach einem schärferen Strafrecht und nach mehr Strafverfolgung erfolgt trotz sinkender Opferzahlen. Dass die Opferzahlen insgesamt sinken, wird in der medialen Berichterstattung oft dadurch relativiert, dass irgendeine spezifische Gefahr herausgehoben wird (z.B. Zunahme der Motorradunfälle, Zunahme der Unfälle an Fussgängerstreifen)[35].

Es hat sich gezeigt, dass mit strafrechtlichen Mitteln Gefahren bekämpft werden sollen, die ohnehin aus anderen Gründen abnehmen bzw. auf andere Weise reduziert werden können. Eine Evaluation des Beitrags des Strafrechts ist unter diesen Bedingungen besonders schwierig, weil man theoretisch immer sagen könnte, dass eben doch eine kausale Verknüpfung zwischen mehr und härteren Strafen und weniger Unfallopfern bestehe. In der politischen Betrachtung lassen sich andere Faktoren, die tatsächlich zu einer Reduktion der Unfallfolgen führen, sehr leicht ausblenden.

III. Sicherheit durch Strafrecht?

Die Abnahme der Verkehrsopfer wird in der Botschaft und auch in den Vorarbeiten zu «Via sicura» zwar zur Kenntnis genommen, es wird jedoch sogleich gesagt, dass auch diese geringen Zahlen letztlich nicht hinnehmbar seien, und zwar einerseits wegen des Leids (und nicht näher spezifizierter «sozialer Verluste»), das sie mit sich bringen,[36] aber auch wegen der Kosten, die sie verursachen[37]. Bereits im Vesipo-Bericht wurde die Moralkeule geschwungen, indem ve-

33 BBl 2010 8527 ff.
34 BBl 2010 8456.
35 Vgl. etwa NZZ, 29.3.2012: «Mehr tödliche Unfälle auf Fussgängerstreifen» als Titel, «Insgesamt geht die Zahl der Todesopfer auf Schweizer Strassen zurück» erst als Untertitel http://www.nzz.ch/aktuell/schweiz/schweiz-unfaelle-strassen-statistik-2011-1.16153922. In der Folge erhielten Unfälle auf Fussgängerstreifen erhöhte mediale Aufmerksamkeit. Bei Lichte besehen erstaunt jedoch nicht, dass mehr Menschen auf Fussgängerstreifen verunfallen: Der Bau von Trottoirs und Fussgängerstreifen führt dazu, dass sich insgesamt weniger Fussgänger auf der Fahrbahn aufhalten müssen. Weil Fussgänger insgesamt weniger gezwungen sind, sich andernorts auf der Fahrbahn aufzuhalten, werden die Fussgängerstreifen als einzige Orte, wo sich Fussgänger und Automobile begegnen, zu einem Unfallschwerpunkt – nicht weil sie gefährlicher werden, sondern weil andere Unfallrisiken sich verringern.
36 BBl 2010 8453.
37 BBl 2010 8460.

hement behauptet wurde, das Fernziel «Vision zero» sei sowohl eine ethische[38] als auch eine rechtliche Verpflichtung[39]. Der Bericht forderte: «Der Wert ‹Sicherheit› muss in Gesellschaft und Politik stärker verankert werden»[40]. Dabei gerät aus dem Blickfeld, dass ein Nullrisiko – wenn man nicht den Verkehr an sich unterbinden möchte – unrealistisch ist. Selbst wenn strukturelle Massnahmen (Verkehrstrennung, Gestaltung der Strassen) viel wirksamer sind als die hilflosen Versuche der Verhaltenssteuerung durch rechtliche Regelungen, sind letztere für die Politiker vergleichsweise attraktiv, weil sie mit keinen unmittelbaren Kostenfolgen verbunden sind und der Einsatz für höhere Strafen als «Engagement» für die Interessen der Bürger zur Schau getragen werden kann.

Bis heute hat sich nicht nachweisen lassen, dass härtere Strafen zu einem Rückgang der Delinquenz führen. Eine Abschreckungswirkung der Strafe insgesamt ist nirgends schlüssig dokumentiert[41].

Selbst wenn man davon ausginge, dass das Strafrecht in manchen Fällen eine abschreckende Funktion entfaltet,[42] scheinen die Erfolgschancen im Bereich der Raserdelikte besonders gering[43]. «Krasse» Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit, «waghalsige» Überholmanöver oder auch die Teilnahme an unbewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen – so die Regelbeispiele von Art. 90 Abs. 3 SVG – werden als besonders gefährliche Verhaltensweisen angesehen. Man kann sich nun zwei Täterhypothesen vorstellen:

- Zunächst ist denkbar, dass der Täter nicht erkennt, dass ein solches Verhalten im Strassenverkehr besonders gefährlich ist. Dann ist relativ unwahrscheinlich, dass er von diesem Verhalten – wenn er es denn aus irgendwelchen Gründen an den Tag legen möchte – absehen wird, nur weil es mit besonders strengen Strafen bedroht wird. Wer sich die Gefährlichkeit seines Tuns so unzureichend vor Augen führt, wird wohl auch seine allfälligen strafrechtlichen Folgen (und zwar sowohl die Sanktionshöhe als auch die Entdeckungswahrscheinlichkeit) nur unzureichend bedenken. In diesem Zusammenhang ist auch zu bedenken, dass beim Autofahren für Menschen unerreichbare und unbeherrschbare physikalische Kräfte wirken und der Fahrzeugführer u.U. sehr komplexen Situationen ausgesetzt ist, dass aber zugleich stets eine Illusion der Beherrschbarkeit aufrechterhalten wird, die auch durch die Vorstellung genährt wird, in den allermeisten Fällen passiere trotz Fehlverhaltens nichts Schlimmes. Diese Selbstüberschätzung, der sich wohl kaum ein Fahrzeugführer entziehen kann, muss auch dem Risikofahrer zu Gute gehalten werden[44].
- Ferner könnte es sein, dass der Täter die Gefährlichkeit seines Tuns durchaus erkennt und sich mit diesem Risiko arrangiert, es allenfalls sogar als willkommenen «Nervenkitzel» betrachtet. Es scheint durchaus plausibel, dass manche «Raser» zu dieser Tätergruppe gehören und ohnehin risikoaffin und wagemutig sind. Sie gehen zwar davon aus, die Situation grundsätzlich beherrschen zu können, erfreuen sich aber auch und gerade am Überwinden als grenzwertig empfundener Situationen und am Erkunden ihrer eigenen Grenzen. Es erscheint als ausgesprochen unwahrscheinlich, ja nachgerade naiv, davon auszugehen, dass ein solch risikoaffiner Verkehrsteilnehmer zumindest blinzelnden Auges im Strassenverkehr Leib und Leben aufs Spiel setzt, dann aber vor dem Risiko einer Strafe zurückschreckt und sich und sein Gefährt im Zaume hält[45]. Hier dürfte auch eine Rolle spielen, dass viele Risikofahrer sich sehr mit dem Auto, dem Autofahren und dessen sportlichen Aspekten identifizieren und darin auch ein wesentliches Ausdrucksmittel ihrer Persönlichkeit sehen. Das Interesse am (u.U. exzessiven) Fahren kann mithin relativ gross sein.

Im Ergebnis zeigt sich also, dass die Erfolgsaussichten einer allfälligen Abschreckung im Bereich der schwersten Verkehrsregelverletzungen besonders gering sind. Entweder die Fahrzeuglenker führen sich die tatsächlichen

38 «Getötete oder Schwerverletzte in eine abschliessende Zielsetzung einzukalkulieren, ist unmoralisch», UVEK, Vesipo (Fn. 3), 15.
39 UVEK, Vesipo (Fn. 3), 14 ff. Vgl. dazu Fiolka, Diss. (Fn. 3), 638 ff.
40 UVEK, Vesipo (Fn. 3), 10.
41 Vgl. Kaiser G., *Kriminologie,* 3. A., Heidelberg 1996, § 31 N 34; Niggli M.A., *Menschliche Ordnung, Zu den metaphysischen Grundlagen der modernen Gesellschafts-, Norm- und Straftheorie,* Basel 2000, 433 f.; Niggli M.A./Maeder S., Was schützt Strafrecht (und schützt es überhaupt etwas)? *AJP,* 2011, 443–455, 448 f.; Stratenwerth G., *Was leistet die Lehre von den Strafzwecken?* Berlin 1995, 9 f.; Kunz K.-L., Grundzüge der heutigen Kriminalpolitik, *Neue Kriminalpolitik,* 2005, 151–156, 152; Fiolka, Diss. (Fn. 3), 498 f.; Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 741 f.
42 Killias M./Aebi M.F./Kuhn A., *Précis de criminologie,* 3. A., Bern 2012, N 1001 ff.
43 Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 742.
44 Vgl. Fiolka, Diss. (Fn. 3), 642.
45 Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 742.

oder rechtlichen Risiken nicht hinreichend vor Augen oder aber sie sind gar risikofreudig. Geschwindigkeitsbegrenzungen im Strassenverkehrsrecht beeindrucken wohl in erster Linie ängstlichere Verkehrsteilnehmer, die danach trachten, mindestens grobe Fehler zu vermeiden, und das sind letztlich wohl diejenigen Verkehrsteilnehmer, die i. d. R. auch ohne hohe Strafdrohungen nur eine sehr geringe Neigung zur Begehung grober Verkehrsregelverletzungen aufweisen[46].

Nun liesse sich einwenden, dass vielleicht nicht die Strafe, sondern der Führerausweisentzug beeindruckt. Allein: Warum sollte sich jemand, der sich offenbar vorsätzlich und wohl auch im Wissen um Risiko und Verbot im Strassenverkehr hochgradig gefährlich gebärdet hat, auf das Führen eines Fahrzeugs verzichten, nur weil er das nicht mehr darf? Zeigt nicht gerade das vorangegangene Verhalten, dass Regeln einen derartigen Täter wenig beeindrucken? Der Entzug eines Führerausweises vermag zwar die legale Teilnahme am Strassenverkehr zu vereiteln, nicht jedoch die Teilnahme am Strassenverkehr an sich – es sei denn, man zieht die Verwahrung als zulässige Massnahme in solchen Fällen in Betracht[47].

Es ist demnach höchst unwahrscheinlich, dass die Einführung des weiteren Qualifikationsniveaus von Art. 90 SVG, der «krassen» Verkehrsregelverletzung i. S. v. Art. 90 Abs. 3–4 SVG, eine Steigerung der Verkehrssicherheit bzw. eine Senkung der Opferzahlen zur Folge haben wird, denn ihr eigentliches – nota bene zahlenmässig wohl sehr überschaubares – Zielpublikum wird sich durch die neue Norm nicht beeindrucken lassen. Da sich der neue qualifizierte Tatbestand kaum sinnvoll von der groben Verkehrsregelverletzung i. S. v. Art. 90 Abs. 2 SVG wird abgrenzen lassen, besteht jedoch das Risiko, dass – für die Betroffenen dann wohl einigermassen überraschend – Fallgestaltungen in den Anwendungsbereich der Norm geraten, an die man wohl nicht gedacht hatte, die sich jedoch aufgrund der wenig trennscharfen Formulierung der Norm nicht verlässlich ausscheiden lassen[48].

Die Vorstellung, Strafrecht schaffe Sicherheit, ist eine Illusion. Eine Strafnorm hat wohl noch kein einziges Todesopfer vermieden, das Strafverfahren und die Strafe sind eine symbolische Reaktion auf vergangenes Unrecht. Wer die Abschreckungswirkung des Strafrechts überbewertet, wird im Ergebnis zu einer Vielstraferei neigen, die eine allfällige symbolische Wirkung des Strafrechts erodieren lässt, unnützes Leid bei Bestraften und ihren Familien produziert und letztlich in eine Verschleuderung staatlicher Mittel mündet, denn Strafen kostet Geld[49].

Eine stärkere Verankerung des «Wertes Sicherheit», wie ihn der Vesipo-Bericht anmahnt[50], führt immer auch zu mehr Angst, und diese Angst wird in der Gesellschaft vielfach durch einen Rückgriff auf das Strafrecht bewältigt. Die geschieht vor allem dann, wenn die Gefahren letztlich nicht ausgeschlossen werden können bzw. wenn die anderen Wege der Risikominderung z. B. aus Kostengründen (Strassenbau) oder mangels politischer Akzeptanz nicht beschritten werden. Die Kultur der Sicherheit ist so besehen immer auch eine Kultur der Angst vor allfälligen Risiken. Die Annahme, unabwendbaren Restrisiken liesse sich mit Strafrecht begegnen, führt zu einem inflationären Gebrauch desselben. Die Verschärfung von Art. 90 SVG kann so auch als «Angsttrieb» einer Gesellschaft verstanden werden, die gefährlich lebt, gleichzeitig aber immer mehr auf den Wert «Sicherheit» fixiert ist[51]. Sicherheit entsteht indes nicht in erster Linie durch strenge Strafnormen, sondern durch strukturelle Massnahmen, durch die tatsächliche Verminderung von Gefahren.

Der Glaube an die Wirksamkeit der Strafe und deren Beitrag zur Sicherheit ist gegen derartige Zweifel immun, denn möglicherweise ist das süsse Gift nur ungenügend dosiert und nur ein Tröpfchen mehr könnte helfen … und noch eines … und noch eines …[52]

46 Vgl. Kunz K.-L., *Kriminologie*, 6. A., Bern 2011, § 14 N 30: Wagemutige werden ein Bestrafungsrisiko eher in Kauf nehmen als Vorsichtige. Raser zählen wohl eher zu den Wagemutigen.
47 Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 742.
48 Dazu eingehend Fiolka, JB SVR 2013 (Fn. 1).
49 Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 742.
50 UVEK, Vesipo (Fn. 3), 10.
51 Dabei sagt doch schon die alte Volksweisheit: «No risk, no fun!»
52 Fiolka, FS Killias (Fn. 1), 742.

Prof. Dr. Gerhard Fiolka,
Lehrstuhl für Internationales Strafrecht
Universität Fribourg
Av. Beauregard 11
1700 Fribourg
gerhard.fiolka@unifr.ch