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: Mobilität in der heutigen Gesellschaft : Verkehrssicherheit und Delinquenz

Autor: Jeger, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1051506

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

Mobilität in der heutigen Gesellschaft: Verkehrssicherheit und Delinquenz

WERNER JEGER
Fürsprecher und Notar, Vizedirektor Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern

Zusammenfassung

Der Strassenverkehr nimmt den grössten Anteil an der Gesamt-Mobilität der Schweizer Bevölkerung ein, fordert aber im Vergleich zu Bahn und Flugzeug ein Vielfaches an Todesopfern und Verletzten. Das reale Ausmass und die soziale Tragweite der Strassenverkehrsunfälle werden verkannt. Nur aussergewöhnliche oder emotionsgeladene Einzelereignisse wie Raser- oder Tunnelunfälle erlangen mediales Interesse und damit öffentliche Betroffenheit.

Die bisher erzielten Fortschritte in der Strassenverkehrssicherheit sind beachtlich. Die Schweizer Strassenverkehrs-Unfallstatistik 2005 weist das beste je erzielte Resultat aus. Auch im europäischen Vergleich hat die Schweiz heute ein hohes Sicherheitsniveau. Eine weitere signifikante Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten auf Schweizer Strassen ist aber möglich und (auch) volkswirtschaftlich sinnvoll. Im Auftrag des Bundesrates hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in einem partizipativen Prozess mit rund achtzig Personen aus Fachorganisationen, Interessenverbänden, Kantons- und Gemeindebehörden sowie Wirtschaft und Politik ein Handlungsprogramm («Via sicura») entwickelt, mit dem die Zahl der bei Unfällen getöteten und schwer verletzten Menschen innert 10 Jahren signifikant reduziert werden kann. Die Strassenverkehrssicherheit ist von vielen Faktoren abhängig. Entsprechend breit muss der strategische Ansatz für die Minderung schwerer Unfallfolgen sein. Die wesentlichen Einflussfaktoren bzw. Interventionsebenen sind das gesellschaftliche Problembewusstsein, das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, die Sicherheit der Fahrzeuge, die Sicherheit der Strasseninfrastruktur und die Leistung und Qualität der Rettungsdienste. Die insgesamt 56 aufeinander abgestimmten Massnahmen werden nachweislich mehr Nutzen bringen (Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten durch Vermeidung der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen) als ihre Umsetzung kosten wird. Der Umsetzungsentscheid der Politik ist noch hängig.

Da Widerhandlungen gegen die Verkehrsregeln, namentlich Geschwindigkeits- und Alkoholdelikte, die dominanten Ursachen schwerer Unfälle sind, haben auch die Strafverfolgungsbehörden eine wichtige Funktion. Auch hier kann die präventive Wirkung zugunsten der Strassenverkehrssicherheit noch verbessert werden.

Résumé

La circulation routière englobe la majeure partie de la mobilité en Suisse. Contrairement au trafic ferroviaire et aérien, la circulation routière provoque un nombre important de personnes blessées ou décédées. L'ampleur et la portée sociale des accidents routiers sont méconnues. Seuls des cas exceptionnels et isolés, comme les accidents provoqués par des chauffards et ceux intervenant dans des tunnels, qui bénéficient d'une attention de la part des médias, font naître la consternation du public.

Les progrès réalisés dans le domaine de la sécurité routière sont notables. La statistique suisse des accidents de la circulation n'a jamais répertorié moins d'accidents qu'en 2005. En comparaison avec les autres pays européen, il y a en Suisse un niveau élevé de sécurité. De même, une nouvelle réduction significative des morts et des personnes gravement blessées sur les routes suisses est possible et est en même temps souhaitable sur le plan économique. L'Office fédéral des routes (OFROU) a été chargé par le Conseil fédéral d'élaborer un programme d'actions (via sicura). Dans un contexte participatif, à l'aide d'environ 80 personnes, d'organisations, d'associations d'intérêts, d'autorités cantonales et communales, l'OFROU a développé un programme qui a pour but de réduire de manière significative dans les prochaines dix années le nombre de personnes tuées et grièvement blessées. La sécurité routière dépend d'un grand nombre de facteurs. Il faut ainsi une approche stratégique large pour réduire les effets graves des accidents. Les facteurs principaux, respectivement les axes d'intervention, sont la connaissance du problème, le comportement des participants au trafic, la sécurité des véhicules et des routes et la performance et la qualité des services de sauvetage. En tout, il y a 56 mesures qui ensemble auront un bénéfice (réduction du coût économique en évitant que des personnes soient tuées ou grièvement blessées) plus élevé que leur coût de mise en place qui dépend pour l'instant de la volonté politique.

Les contraventions aux règles de la circulation routière, notamment les délits en relation avec la vitesse et l'alcool, sont les causes dominantes en

matière d'accidents graves. Les autorités de poursuite ont donc une place importante et pourraient contribuer à un effet préventif qui serait au bénéfice de la sécurité routière.

1. Anteil des Strassenverkehrs an der Gesamt-Mobilität der Schweizer Bevölkerung

Die Mobilität hat eine überragende Bedeutung für die Schweizer Bevölkerung. Der Strassenverkehr nimmt den grössten Anteil an der Gesamt-Mobilität der Schweizer Bevölkerung ein und diese Tendenz hält an: Bereits 1984 wurden im Vergleich zu andern Verkehrsmitteln pro Person und Tag am meisten Kilometer per Auto zurückgelegt. Dies änderte sich auch im Verlauf der letzten Jahre nicht. In Prozent ausgedrückt macht das Auto im Schnitt 66% von der Gesamttagesdistanz aller Verkehrsmittel aus, die Bahn rund 14%.

Tabelle 1: Entwicklung der Tagesmobilität
(ARE; Bundesamt für Statistik).

Entwicklung der Tagesmobilität [1)]

	Tagesdistanz pro Person und Tag [2)] (in km)				Unterwegszeit pro Person und Tag [2)] (in Min.) [3)]			
	1984	1989	1994	2000	1984	1989	1994	2000
Total	29.4	33.1	34.1	38.2	69.6	77.4	83.8	94.0
Nach Verkehrsmittel								
Zu Fuss	1.0	1.0	1.5	1.7	16.6	12.8	27.0	30.7
Fahrrad (Velo)	0.8	0.8	0.9	1.0	4.5	4.9	4.4	4.8
Motorfahrrad (Mofa)	0.6	0.3	0.2	0.1	2.2	1.6	0.6	0.4
Motorrad	0.3	0.5	0.4	0.7	0.7	0.8	0.6	1.3
Auto	19.2	21.4	23.1	25.6	29.8	35.4	34.2	39.0
Bus/Tram	1.1	1.3	1.3	1.4	6.3	7.2	5.5	5.8
Postauto	0.2	0.2	0.2	0.2	0.7	0.8	0.6	0.5
Bahn	4.2	5.0	4.7	5.2	7.2	10.1	6.1	6.6
Andere	2.0	2.8	1.7	2.2	1.6	3.8	4.8	4.9

1) Tagesmobilität der ständigen Wohnbevölkerung von 10 Jahren und mehr in der Schweiz
2) Gerundete Werte
3) Inkl. Wartezeit

Gemäss einem Basisszenario ist für den Personenverkehr landesweit mit einem Anstieg der Personenkilometer zwischen den Jahren 2000 und 2020 um rund 19% zu rechnen (rund 24% bis 2030). In alternativen Szenarien wird mit einem Zuwachs von 11% bis 21% gerechnet. Der Freizeitverkehr, auf den im Jahr 2000 bereits fast die Hälfte der Personenkilometer entfiel, dürfte bis 2020 überproportional steigen (Bundesamt für Raumentwicklung, Sachplan Verkehr vom 26. April 2006, Ziff. 2.2).

Tabelle 2: Verkehrsleistungen im Personenverkehr und Bandbreite der Veränderungen bis 2020

(Bundesamt für Raumentwicklung, Sachplan Verkehr 2006).

	Motorisierter Individual-verkehr	Öffentlicher Verkehr*	Langsam-verkehr**
Verkehrsleistungen im Jahr 2000 (Mrd. Personen-km)	86,9	19,2	5,0
Zunahme der Personen-km bis 2020			
a) Basisszenario	17%	31%	12%
b) Alternative Szenario	2 bis 16%	19 bis 49%	11 bis 34%
Anteile an Personen-km im Jahr 2000	78,2%	17,3%	4,5%
Anteile an Personen-km im Jahr 2020			
a) Basisszenario	77%	19%	4%
b) Alternative Szenario	72 bis 78%	18 bis 23%	4 bis 5%

* ohne Luftfahrt, ohne Personenschiffahrt
** ohne Etappen in intermodalen Wegen

Das Produkt Strassenverkehr ist ein starkes Produkt mit grosser Nachfrage und demzufolge mit hohem Nutzen und vielen Stärken, aber auch mit zwei eklatanten Schwächen, die es so gut als möglich zu eliminieren gilt.

Die eine Schwäche ist die Umweltverträglichkeit, diese kann und muss besser werden. Die zweite Schwäche ist die mangelnde Sicherheit. Die ethische Zielsetzung des Bundes ist Menschenleben zu retten. Man kann es aber auch volkswirtschaftlich zeigen, was uns diese beiden Schwächen kosten: Strassenverkehrsunfälle belasten die schweizerische Volkswirtschaft heute mit Kosten von rund 13 Milliarden Franken pro Jahr, dies bei vorsichtiger Einberechnung der immateriellen Schäden der Unfallopfer. Es lohnt sich, dort zu investieren und diese Kostenblöcke des Produkts

Strassenverkehr zu reduzieren. Die ökonomische Seite verstärkt damit noch die ethische Zielsetzung des Bundes, Menschen Leben zu retten.

2. Die traurige Seite der Strassenmobilität

Weltweit hat der Strassenverkehr jährlich über 1.2 Millionen Unfalltote und zwischen 20 bis 50 Millionen Schwerverletzte zu verantworten. In Europa sterben auf der Strasse jährlich über 100'000 Menschen, rund 2.5 Millionen werden ernsthaft verletzt. In der Schweiz sind pro Jahr über 400 Getötete und über 5'000 Schwerverletzte zu verzeichnen. Ein Viertel aller Getöteten und Schwerverletzten hierzulande sind junge Menschen im Alter von 16 bis 26 Jahren.

Man braucht in der Beurteilung dieser unrühmlichen Befunde nicht soweit zu gehen wie Jean-Luc Godard in seinem legendär-radikalen Film «Weekend» (1967), wo eine apokalyptische Szenerie von lodernden Autowracks und hilflos herumliegenden Unfallopfern für die Selbstzerstörungskraft und den Wertezerfall der modernen Wohlstandsgesellschaft schlechthin steht. Unangebracht ist aber ebenso das Verschweigen und Verharmlosen der täglichen Tragödien auf unseren Strassen oder gar deren Rechtfertigung mit der angeblichen «Natur des motorisierten Strassenverkehrs».

«Wir Verkehrsminister kondolieren uns gegenseitig bei einem Flugzeugabsturz oder bei einem Eisenbahnunglück und wir repräsentieren an den Trauerfeierlichkeiten unsere Regierungen. Wir schreiben uns aber nicht, wenn die Jahresstatistik über die Strassenverkehrstoten erscheint.» Mit diesen eindringlichen Worten eröffnete Bundesrat Moritz Leuenberger sein Votum am (ersten) Treffen der EU-Verkehrsminister zu Verkehrssicherheitsfragen Ende Oktober 2003 in Verona (I). Er verwies damit auf die fatalen Wahrnehmungstrübungen, denen nicht nur die hohe Politik, sondern auch grosse Teile der Medien und Öffentlichkeit bei der Bewertung von Schadensereignissen regelmässig erliegen. Ein unvoreingenommener Blick in die Unfallstatistiken zeigt: Der Strassenverkehr fordert – bei aller Anerkennung der Früchte, die er Wirtschaft und Gesellschaft bringt – einen inakzeptabel hohen Tribut an Leben und Gesundheit. Der soziale Preis der Strassenmobilität ist in der Schweiz und auch anderswo viel zu hoch.

3. Fatale Wahrnehmungstrübungen und Risikoakzeptanz

Das reale Ausmass und die soziale Tragweite der Strassenverkehrsunfälle werden unter anderem deshalb verkannt, weil diese weit übers Land verstreut und quasi in 365 Tagesraten pro Jahr auftreten. Zudem sind es selten die in der Summe schweren «Alltagsunfälle», sondern eher aussergewöhnliche oder emotionsgeladene Einzelereignisse wie Raser- oder Tunnelunfälle, die mediales Interesse und damit öffentliche Betroffenheit erlangen (nebenbei: die Tunnel zählen entgegen ihrem Ruf zu den sichersten Abschnitten des schweizerischen Strassennetzes).

Auch gewisse Verdrängungseffekte auf individueller Ebene – das «Nicht-Wahrhaben-Wollen» des latenten eigenen Risikos sowie der eigenen Gefährdung anderer – tragen ganz offensichtlich dazu bei, dass in Bevölkerung und Politik die so genannte Risikoakzeptanz gegenüber Strassenverkehrsunfällen erstaunlich hoch bleibt.

Doch stelle man sich einmal die öffentliche Betroffenheit und den entsprechenden politischen Druck vor, wenn anstelle der jährlich rund 21'000 registrierten Unfälle nur ein einziges Strassen-Grossschadensereignis mit über 400 Toten und über 5'000 Schwerverletzten stattfinden würde? Selbstverständlich wünscht sich dies niemand. Aber die Hypothese führt vor Augen, wie falsch bzw. gefährlich es sein kann, wenn vorherrschende Risikoakzeptanzen nicht ständig hinterfragt oder sie gar zum Massstab des politischen Handelns gemacht werden.

4. Der Strassenverkehr muss sicherer gemacht werden

Gerade im Bereich der Strassenverkehrssicherheit gilt es, jegliches Akzeptieren schwerer Unfälle in Frage zu stellen und das Problembewusstsein diesbezüglich in Gesellschaft, Politik und Wirtschaft zu stärken. Risikoakzeptanzen irgendwelcher Art wirken im Übrigen auch zynisch gegenüber allen Unfallopfern und ihrer Angehörigen. Psychologisch betrachtet ist das Verarbeiten menschlichen Leids nach isolierten Unfallereignissen und im Umfeld stark akzeptierter Gefahren (wie es auf die Mehrzahl der Strassenverkehrsunfälle zutrifft) noch weit schwerer als nach «grösseren» Vorfällen mit medial-öffentlicher Anteilnahme oder gar

Empörung. Insofern ist gerade auch aus der Sicht der Beteiligten jedes Unfallereignis mit fatalen Folgen eben ein «grosses».

In den hochmobilen Gesellschaften des 21. Jahrhunderts wird die Mobilitätssicherheit an Bedeutung gewinnen, sowohl im subjektiven Empfinden der Bürgerinnen und Bürger als auch in den Agenden der öffentlichen Hand. Sich möglichst frei und sicher bewegen zu können, muss heute zum Konzept einer umfassenden Sicherheit gehören und sollte vor allem Credo einer nachhaltigen Verkehrspolitik sein. Mit seiner erschreckend hohen Zahl an Unfallopfern ist das System «Strassenverkehr» jedoch weit von einer solchen Vision entfernt.

5. Strassenverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

Der Strassenverkehr fordert im Vergleich zu Bahn und Flugzeug ein Vielfaches an Todesopfern und Verletzten. Im Mittel der Jahre 2001 bis 2003 wurden im Schienenverkehr in der Schweiz bei Unfällen 31 Personen getötet und 44 schwer verletzt. Bei Unfällen mit Flugzeugen wurden 28 Personen getötet und 9 erheblich verletzt. Im Vergleich dazu waren es im Strassenverkehr 534 Getötete und 5996 Schwerverletzte. Pro Personenkilometer starben 2001 bei Verkehrsunfällen auf der Strasse knapp viermal so viele Personen wie im Schienenverkehr. Pro Reisestunde ist das Risiko, einen tödlichen Unfall zu erleiden, im Auto etwa zehnmal grösser als im Flugzeug.

Beim Vergleich mit anderen Verkehrsträgern ist zu berücksichtigen, dass das Konfliktpotential im grösstenteils individuellen Strassenverkehr grösser ist und vorwiegend private, nichtberufliche Fahrzeuglenkende unterwegs sind. Auf der Ebene der Sicherheitsphilosophie sollten diese Unterschiede aber nicht ins Gewicht fallen - hier haben Luft- und Schienenverkehr Vorbildcharakter. Bei den konkreten Ansätzen zur Verbesserung der Sicherheit hingegen müssen die genannten Besonderheiten des Strassenverkehrs selbstverständlich berücksichtigt werden (Bundesamt für Strassen, Bericht Via sicura).

Das schlechte Abschneiden der Strasse im Vergleich zur Schiene verdeutlicht auch folgende Tabelle.

Tabelle 3: Verkehr, Nachrichtenwesen: Wichtigste Kennzahlen
(Bundesamt für Statistik).

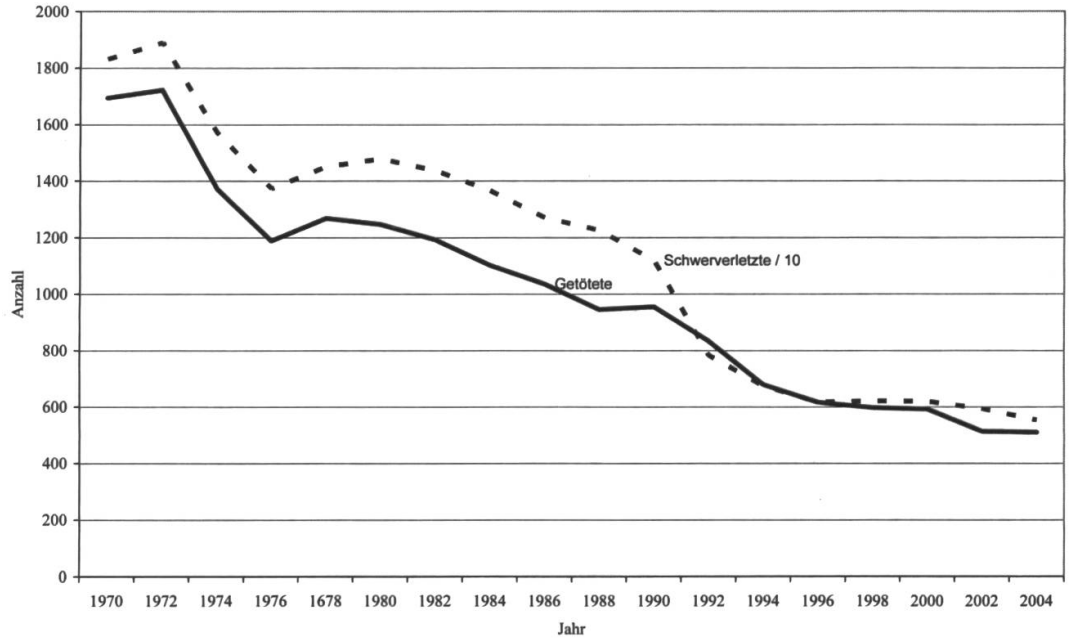
Verkehrstote	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Schiene	29	25	30	36	41	–
Strasse	592	544	513	546	510	409

6. Fortschritte in der Strassverkehrssicherheit

6.1. Schweiz

Die traurigen Statistiken werden erfreulicherweise aufgehellt durch die unübersehbaren Fortschritte, die in der Vergangenheit punkto Sicherheit im Strassenverkehr erzielt werden konnten. So sank in den letzten dreissig Jahren in der Schweiz die Zahl der auf der Strasse getöteten und schwerverletzten Personen seit dem Höchststand von insgesamt 1'773 Unfalltoten und 18'785 Schwerverletzten im Jahr 1971 auf etwa ein Drittel. Dies wurde erreicht trotz der Verdoppelung der Strassenverkehrsleistung in der gleichen Periode.

Abbildung 1: Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr seit 1970
(Bundesamt für Statistik).



Im Jahr 2005 wurde wieder ein deutlicher Fortschritt verzeichnet: die Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz forderten 409 Todesopfer und 5059 Schwerverletzte. Dies sind 20 Prozent weniger Todesopfer und 8 Prozent weniger Schwerverletzte als im Jahr 2004, als bereits der Tiefstwert der vergangenen 20 Jahre erreicht wurde (Medienmitteilung des Bundesamtes für Statistik vom 23. Juni 2006).

6.2. Vergleich mit der Europäischen Union

Im Gebiet der Europäischen Union hat sich in 30 Jahren das Gesamtverkehrsaufkommen im Strassenverkehr verdreifacht, während die Zahl der Verkehrstoten um die Hälfte gesunken ist. Damit haben sich die Unfallzahlen in der EU und in der Schweiz im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen ähnlich reduziert.

Die folgende Tabelle enthält die Vergleichszahlen von den im Strassenverkehr Getöteten in den Jahren 2000-2003 (die Schwerverletzten werden aufgrund fehlender vergleichbarer Daten nicht aufgeführt). Die Schweiz bewegt sich im Vergleich zu den Nachbarstaaten an der Spitze bzw. zu den übrigen EU-Mitgliedern in der Spitzengruppe, die vom Vereinigten Königreich, Schweden und den Niederlanden angeführt wird (Bundesamt für Strassen, Bericht Via sicura).

Tabelle 4: Im Strassenverkehr getötete in den Jahren 2000-2003
(Bundesamt für Strassen, Bericht Via sicura).

	pro 1 Mio. Einwohner				pro 1 Mia. Fahrzeug-Kilometer			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
UK	60	60	60	61	7	...	7	7
S	67	66	60	59	...	...	...	...
NL	68	62	61	64	...	...	8	...
CH	*83*	*75*	*71*	*75*	*11*	*10*	*8*	*9*
D	91	85	83	80	12	11	10	10
I	111	116	117	...	...	...	...	...
A	120	118	119	115	13	13	12	12
F	138	138	129	102	15	15	14	...

	Total (absolut)			
	2000	2001	2002	2003
UK	3'580	3'598	3'431	3'508
S	591	583	532	529
NL	1'082	993	987	1'028
CH	*592*	*544*	*513*	*546*
D	7'503	6'977	6'842	6'613
I	6'410	6'682	6'736	...
A	976	958	956	931
F	8'079	8'160	7'655	6'058

In den Jahren 2004/2005 hat sich dieser Trend fortgesetzt, die Schweiz konnte ihre Position in der Spitzengruppe halten.

Tabelle 5: Getötete pro 1 Mio. Einwohner im internationalen Vergleich, 2004–2005
(Quelle: IRTAD).

	2004	2005	Veränderung in%
Niederlande	50	46	- 8
Norwegen	57	49	- 14
Schweden	54	49	- 9
Schweiz	69	55	- 20
Dänemark	68	61	- 10
Japan	67	62	- 7
Australien	79	81	3
Frankreich	92	88	- 4

Für das gute Abschneiden der Schweiz in Europa und für die Erfolge der letzten Jahre sind verschiedene Faktoren verantwortlich. Stichworte hierzu sind: höhere aktive und passive Sicherheit der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge, kontinuierliche Verbesserungen in der Strasseninfrastruktur, merkliche Qualitätssteigerungen bei den Rettungsdiensten, das rücksichtsvolle und verantwortungsbewusste Verhalten vieler Verkehrsteilnehmenden und ganz allgemein strengere Verkehrsregeln.

Erinnert sei an die Einführung der neuen Tempolimiten (50/80/120 km/Std.-Regime) oder an das Sicherheitsgurten-Obligatorium. Zudem wurde 2001 mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes die Grundlage für weitere Erfolg versprechende Massnahmen geschaffen, die bis Ende

2005 allesamt in Kraft getreten sind und begonnen haben, ihre Wirkung zu entfalten: die Herabsetzung des Alkoholgrenzwertes auf 0.5 Promille, die Ermöglichung verdachtsfreier Atem-Alkoholkontrollen, ein verschärftes System des Führerausweisentzuges, der «Führerausweis auf Probe» sowie die Einführung der so genannten Zweiphasenausbildung.

Erfahrungsgemäss stossen solche Massnahmen in der Phase der politischen bzw. parlamentarischen Ausmarchung jeweils noch auf gewisse Skepsis oder hier und dort sogar auf Widerstand. Nach ihrer Einführung finden sie dann jedoch regelmässig den Zuspruch bei der grossen Mehrheit der Bevölkerung, umso mehr ihre Wirkung meist deutlich zu Tage tritt. Ein Beispiel: Spricht sich heute noch irgendjemand gegen die Gurten Tragpflicht aus?

7. Auftrag des Bundesrats für eine neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik

Die Erfolge der letzten Jahre zeigen, dass mit gezielten Massnahmen die Verkehrssicherheit enorm verbessert werden kann. Gemäss Auftrag des Bundesrats soll in der Schweiz mit einer neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik die Zahl der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen innert 10 Jahre «signifikant reduziert» werden.

Der Bund wird weitere Fortschritte bei der Unfallverhütung nicht allein erzielen können. Aus diesem Grund wurde für die Erarbeitung des Handlungsprogramms «Via sicura» bewusst ein partizipatives Vorgehen gewählt. Während zwei Jahren haben unter Federführung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) rund achtzig Personen aus Fachorganisationen, Interessenverbänden, Kantons- und Gemeindenbehörden sowie Wirtschaft und Politik bei der Programmentwicklung mitgewirkt. Das Handlungsprogramm beinhaltet nicht weniger als 56 Massnahmen und trägt damit der Tatsache Rechnung, dass das Strassenunfallgeschehen von ganz verschiedenen Faktoren abhängig ist. Die massgeblichen Einflussgrössen der Strassenverkehrssicherheit sind: Das gesellschaftliche Problembewusstsein, das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, die Sicherheit der Fahrzeuge, die Sicherheit der Strasseninfrastruktur sowie die Leistung und Qualität der Rettungsdienste. Grosse Bedeutung hat das optimale Zusammenwirken aller Akteure auf Bundes-, Kantons- und Gemeindebene, mit den Nicht-Regierungs-Organisationen sowie die Zusammenarbeit auf internationaler Ebene.

Mit dem in «Via sicura» vorgeschlagenen «Massnahmenbündel» kann – nach den vorliegenden Wirkungsabschätzungen – die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten in den nächsten Jahren massiv gesenkt werden. Der unmittelbare Nutzen von «Via sicura» wird die Massnahmenkosten deutlich übersteigen. Voraussetzung ist, dass das Programm als Ganzes vom Bundesrat grünes Licht erhält und dass das Parlament bei den notwendigen Gesetzesänderungen später auch mitzieht.

8. Delinquenz im Strassenverkehr

8.1. Der Mensch als Schwachpunkt im System Strassenverkehr

Der grösste Risikofaktor im Strassenverkehr ist und bleibt der Mensch. Die Akzeptanz der Mitmenschen ist eine Grundvoraussetzung für sichere Strassen. Wenn wir uns im Strassenverkehr sozial verhalten, den übrigen Verkehrsteilnehmenden mit Respekt begegnen, senken wir das Risiko in einen Unfall verwickelt zu werden. Soziales Verhalten wird zuallererst in der Familie gelernt und entwickelt sich später in den gesellschaftlichen Strukturen, in der Schule, in der Lehre und im Beruf. Auch der Staat versucht, soziales Verhalten zu fördern. So macht er das Recht, ein Motorfahrzeug zu lenken, von einer Ausbildung und Prüfung abhängig. Er sieht aber auch Strafen und Administrativmassnahmen gegen die schweren Verletzungen gesellschaftlicher Normen vor. Die Strafen sollen präventiv wirken, also davon abschrecken, sich asozial zu verhalten.

8.2. Nichtbefolgen der Verkehrsregeln als dominante Unfallursache

Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten passieren nicht einfach, sondern sie werden fast immer durch rechtswidriges Verhalten (zumindest mit-)verursacht. Mindestens 99% der tödlichen Unfälle sind auf Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz zurückzuführen, davon sind fast die Hälfte Geschwindigkeits- oder Alkoholdelikte. Die in den Unfallprotokollen mit Getöteten und Schwerverletzten am häufigsten genannten Mängel und Einflüsse sind in Tabelle 6 zusammengefasst:

Tabelle 6: Schwerpunkte nach Mängeln und Einflüsse
(Bundesamt für Strassen, Bericht Via sicura).

Getötete	Schwerverletzte	Mängel / Einflüsse
28%	16%	Geschwindigkeit
18%	12%	Beeinträchtigung z. B. durch Alkohol
15%	18%	Unaufmerksamkeit und Ablenkung
9%	16%	Missachten des Vortrittsrechts

8.3. Beitrag an die Strassenverkehrssicherheit

8.3.1. Bewusstseinsbildung

Die Strafandrohungen sollen präventiv wirken und asoziales Verhalten im Strassenverkehr verhindern. So ist Rasen zum Beispiel in höchstem Masse asozial. Der Raser spielt ja nicht nur mit dem eigenen Leben, er spielt auch mit dem Leben anderer und nimmt bewusst Tote in Kauf. Öffentliche Debatten zu Themen der Verkehrssicherheit und zu den strafrechtlichen Sanktionen (bis zur Verschrottung des Fahrzeugs) leisten deshalb einen wichtigen präventiven Beitrag. In den letzten Jahren wird denn auch das Rasen zunehmend härter sanktioniert. Die Gerichte haben erkannt, dass es auch im Strassenverkehr um «Kriminaltaten» geht und sie schöpfen die vorhandenen Möglichkeiten des Strafrechts heute aus.

Aus Sicht der Strassenverkehrssicherheit ist es wichtig, dass bei den Strafverfolgungsbehörden das Bewusstsein vorhanden ist, dass Rasen, aber auch Fahren in angetrunkenem Zustand keine Kavaliersdelikte, sondern Kriminaltaten sind.

8.3.2. Klare Kriterien für die Abgrenzung zwischen eventualvorsätzlicher Tötung und fahrlässiger Tötung

Die Abgrenzung zwischen bewusster Fahrlässigkeit und Eventualvorsatz bei schweren Widerhandlungen gegen Verkehrsregeln, die zu schweren Unfällen mit Toten oder Schwerverletzten (oder zufällig ohne Personenschaden bleiben), bereitet Schwierigkeiten, weil bisher klare Kriterien fehlen.

Erfreulich ist, dass die höchstgerichtliche Praxis ausdrücklich anerkannt hat, dass eine Verurteilung wegen eventualvorsätzliche Tötung auch im Strassenverkehr, zumindest bei Raserdelikten, möglich ist. Ob sich daraus aber eine härtere Gangart des Bundesgerichts bei schweren Verkehrswiderhandlungen ableiten lässt, erscheint fraglich. Die bisher vom Bundesgericht entschiedenen Raser-Fälle waren derart krass, dass es wohl nicht anders konnte als den Eventualvorsatz zu bejahen. Die Erwartungen an einen entschiedenes Vorgehen gegen Verkehrsrowdys wird gedämpft durch Äusserungen wie die folgende: «Die Annahme, der Fahrzeuglenker habe sich gegen das Rechtsgut entschieden und nicht mehr im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut, darf daher nicht leichthin getroffen werden» (BGE 130 IV 58 S. 65 unter Hinweis auf andere Quellen).

Für die Praxis wünschbar wäre, wenn die Abgrenzungskriterien zwischen Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit künftig noch klarer herausgearbeitet würden, wie beispielsweise: «Wer mit xxx km/h auf einer Autobahn (oder mit xx km/h innerorts) fährt, macht sich der eventualvorsätzlichen Tötung (oder des Versuchs, wenn der Erfolg glücklicherweise ausbleibt) schuldig». Es könnte aber auch sein, dass solche Erwartungen übertrieben sind. Den Juristen wird ja zuweilen vorgeworfen, dass sie Fragen lieber mit «es kommt darauf an…» beantworten als sich klar festzulegen.

8.3.3. Rascheres Verfahren; Errichtung von Verkehrsgerichten

Damit repressive Massnahmen im Strassenverkehr (Freiheits- oder Geldstrafe, Busse und Führerausweisentzug) die von ihnen beabsichtigte Wirkung entfalten können, sollten sie möglichst unmittelbar nach Kenntnis der ihnen zugrunde liegenden Tatsachen vollzogen werden können. Die Rechtspraxis zeigt aber, dass die Zeitdauer zwischen der Begehung einer Widerhandlung im Strassenverkehr und dem Vollzug der dafür ausgesprochenen Massnahme bei weitem nicht mehr dem strafprozessualen Beschleunigungsgebot entspricht. Die Gründe für diese Verzögerung sind vielfältig. Einer davon ist in den unterschiedlichen örtlichen und sachlichen Zuständigkeiten der rechtsanwendenden Behörden zu sehen. Wer eine Verkehrsregelverletzung begeht, wird im Tatortkanton strafrechtlich beurteilt, für die administrativrechtliche Beurteilung hingegen ist das Strassenverkehrsamt des Wohnsitzkantons zuständig. Weitere Probleme bestehen auch in den Verfahrensabläufen der einzelnen Behörden und

insbesondere in der Verfahrenskoordination zwischen den Behörden. Hinzu kommt, dass die im Straf- wie im Administrativverfahren offen stehenden Rechtswege die Verfahrensbeschleunigung namentlich deshalb behindern, weil die Administrativbehörde vor der Verfügung einer Massnahme in der Regel das rechtskräftige Strafurteil abzuwarten hat. Auch im Strafverfahren steht der Rechtsweg bis ans Bundesgericht offen; es ist also leicht vorstellbar, dass seit der Begehung der Tat bis zum Vollzug der einmal dafür ausgesprochenen Administrativmassnahme, die wiederum bis ans Bundesgericht weiter gezogen werden kann, mehrere Jahre vergehen können. Der Entwurf zur Schweizerischen Strafprozessordnung eröffnet immerhin die Möglichkeit, im Bereich der Übertretungen eine Verfahrensbeschleuigung zu erwirken (Art. 17 Abs. 1 des Entwurfs). Für Fälle, in denen eine Widerhandlung eine strengere Strafe als eine Busse zur Folge hat, eignet sich die Lösung mit den Übertretungsstrafbehörden nicht.

Es sind aber auch andere Modelle denkbar: So wäre insbesondere möglich, in den Kantonen Verkehrsgerichte zu schaffen, die sowohl die Strafe als auch die Administrativmassnahme aussprechen. Zusätzlich werden die kantonalen Polizeien verpflichtet, ihre Rapporte über Widerhandlungen innert angemessener Frist an diese Gerichte zu übermitteln. Als kantonale Rechtsmittelinstanz wird eine Behörde eingesetzt, die ebenfalls für die Beurteilung sowohl der Straf- als auch der Administrativmassnahme zuständig ist. Möglich wäre auch, wie im Kanton Graubünden, als Rechtsmittelinstanz bei Verfügungen betreffend Führerausweisentzügen nicht das Verwaltungsgericht, sondern die Strafabteilung des Obergerichts, einzusetzen. So könnte sich wenigstens in zweiter Instanz eine Sensibilität für die Zusammenhänge zwischen Strafurteil und Führerausweisentzug entwickeln. Oder: Im Kanton Schaffhausen und Obwalden ist die gleiche Behörde sowohl für den Erlass des Strafbefehls als auch für die Anordnung der Administrativmassnahme zuständig. Bei Beachtung der heutigen Zuständigkeitsregelung «funktionieren» diese Modelle aber nur, wenn der Tatort- und der Wohnsitzkanton identisch sind.

9. Schlussbemerkungen

Der Strassenverkehr fordert im Vergleich zu Bahn und Flugzeug immer noch ein Vielfaches an Todesopfern und Schwerverletzten. Erfreulich ist aber immerhin, dass trotz stetiger Zunahme des Strassenverkehrs die Sicherheit wesentlich verbessert werden konnte. Eine weitere signifikante Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten ist aber möglich und nicht nur menschlich, sondern auch volkswirtschaftlich sinnvoll. Mit dem Handlungsprogramm «Via sicura» steht ein neuer grosser Wurf für die politische Diskussion und Entscheidfindung bereit. Auch die Strafverfolgungsbehörden leisten ihren präventiven Beitrag zu mehr Sicherheit im Strassenverkehr, indem sie die Möglichkeiten des Strafrechts voll ausschöpfen und beispielsweise bei krassen Verkehrsverstössen auch den Eventualvorsatz der Tötung bejahen.