

Geht die Strafjustiz mit Strassenverkehrskriminalität adäquat um?

Autor(en): **Zünd, Andreas**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **25 (2008)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1051518>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Geht die Strafjustiz mit Strassenverkehrskriminalität adäquat um?

ANDREAS ZÜND

Dr. iur., Bundesrichter, Lausanne

Zusammenfassung

Die Strafjustiz geht im allgemeinen adäquat mit Verkehrsdelinquenz um. Der Entzug des Führerausweises ist ein wirksames Mittel, das die Verkehrsteilnehmer zu korrektem Fahren anhält. Es ist nicht erst bei grober Verkehrsregelverletzung anzuwenden, sondern soll schon bei vergleichsweise geringfügiger Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer greifen, denn für die Verkehrssicherheit ist wichtig, dass das Gros der Verkehrsteilnehmer einen defensiven Fahrstil pflegt und in diesem Fahrstil durch die Sanktionspraxis bestätigt wird. Freilich hat der Gesetzgeber bei den Führerausweisentzügen mit einer teilweise hohen Mindestentzugsdauer und dem rigiden Kaskadensystem den Bogen wohl etwas überspannt, was zur der Forderung geführt hat, das Bundesgericht solle seine Praxis namentlich bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anpassen und individualisieren. Solche Forderungen wird jedoch nicht nachzugeben sein. Bedenken in die andere Richtung kann wecken, dass seit diesem Jahr regelmässig nur noch bedingte Geldstrafen als Sanktion auch bei grober Verkehrsdelinquenz verhängt werden können; immerhin können sie mit unbedingter Busse verbunden werden. Bei bestimmten Exzessen im Strassenverkehr kann auch eine Verurteilung wegen Gefährdung des Lebens oder gar eventualvorsätzlicher Tötung in Betracht kommen. Hier – wie auch bei der Einziehung des Fahrzeuges – darf freilich das Augenmass nicht verloren gehen.

Résumé

D'une manière générale, la réaction de la justice pénale face à la délinquance routière est adéquate. Le retrait de permis du conduire est un moyen efficace qui mène les conducteurs à respecter les règles du trafic routier. Pourtant, n'utiliser ce moyen qu'en cas de violations graves des

règles de la circulation routière serait une erreur. Il faut en effet déjà l'appliquer en cas de mise en danger mineure d'autres acteurs du trafic routier. En effet, la sécurité routière exige que la grande majorité des conducteurs utilisent un style de conduite modéré et se sentent soumis à des sanctions dans le cas contraire. Cependant, le législateur a probablement exagéré ce fait avec la durée de retrait minimale parfois très longue et son système en cascade. Ceci a poussé le Tribunal fédéral à adapter et à individualiser sa pratique, notamment en cas d'excès de vitesse. Pourtant, depuis cette année, il faut tenir compte que même en cas d'infractions graves aux règles de la circulation routière, les tribunaux ne peuvent infliger qu'une peine pécuniaire assortie du sursis. Toutefois, en cas de peine avec sursis, la possibilité existe d'ajouter une amende sans sursis. En ce qui concerne certains manquements aux règles de la circulation routière, une condamnation pour mise en danger de la vie d'autrui ou même de meurtre par dol éventuel peut entrer en ligne de compte. Dans ces cas, comme lors de la confiscation du véhicule, il est important de bien soupeser la sanction avant de l'infliger.

1. Welcher Massstab?

Woran ist zu messen, ob Strafjustiz adäquat mit Strassenverkehrskriminalität umgeht? Die Frage führt schnell zurück zu der grundlegenden Frage, weshalb und zu welchem Zweck wir strafen: General- und Spezialprävention, Bestätigung und Stabilisierung der Norm mit Blick auf die Allgemeinheit (hier: Den Verkehrsteilnehmer). Wir strafen, um Sicherheit zu schaffen; allerdings nicht unmittelbar, wie es bauliche oder technische Massnahmen täten, sondern vermittelt über den Weg einer gleichmässigen und angemessenen Antwort auf Normverstösse. Die Frage ist also: Sind die Sanktionen so, dass sie die Verkehrsteilnehmer zu regelkonformem Fahren anhalten? Sind sie so, dass sie in Problemfällen erzieherische Wirkung entfalten? Bleiben sie dennoch massvoll, so dass der von ihnen Betroffene die Sanktion nicht als überzogen erachtet und er sich nicht berechtigterweise als ungerecht behandelt fühlt?

2. Gefährdungsdelikte und Massenkriminalität

Strassenverkehrsdelikte sind regelmässig Gefährdungsdelikte. Sie setzen nicht bei der Verletzung eines Rechtsguts an, sondern bei dessen Gefährdung durch verkehrsregelwidriges Verhalten. Und sie sind zahllos. Die Verkehrsregelwidrigkeit wird manchmal bewusst begangen, vielfach aber aus Unachtsamkeit oder aus Unvermögen. Am Strassenverkehr kann man nicht teilnehmen, ohne sich ab und zu strafbar zu machen. Das kann gleichwohl nicht dazu führen, von Strafe abzusehen. Sonst verlöre die Norm ihre bindende Wirkung; der sich korrekt verhaltende Verkehrsteilnehmer wäre der Dumme und würde sich mit der Zeit, wenn er das auf die Dauer nicht sein will, nicht mehr daran halten. Immerhin: Als gerecht wird, wer eine Unachtsamkeit begeht, nur eine Strafe empfinden, die es dabei bewenden lässt, ihn zur Achtsamkeit anzuhalten. Die Strafe muss für solche Fälle milde bleiben.

Strassenverkehrsdelikte sind aber auch Massendelikte. Sie zu sanktionieren, verlangt einen gewissen Schematismus.

3. Schematismus durch Ordnungsbussenverfahren, Schematismus bei den Führerausweisentzügen

Schematisch Sanktionen auszusprechen, ist nur angebracht, wenn die Sanktionen massvoll sind. Das trifft für das Ordnungsbussenverfahren zu; in ihrer Höhe sind diese Bussen spürbar und folglich wirksam, ohne dass sie das vernünftige Mass übersteigen würden.

Ein Schematismus gilt auch für die Führerausweisentzüge. Diese sind formell zwar Administrativsanktionen, materiell kommt ihnen aber Strafcharakter zu. Das Gesetz unterscheidet zwischen leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlungen, und es sieht eine Kaskade von Verschärfungen der Sanktion vor, jedes Mal, wenn eine weitere Widerhandlung geschieht, beginnend bei der Verwarnung für leichte Widerhandlungen, einem Monat Führerausweisentzug bei mittelschweren Widerhandlungen und drei Monaten bei schweren. Eine schwere Widerhandlung hat aber bereits einen Ausweisentzug von sechs Monaten zur Folge, wenn in den letzten fünf Jahren ein Entzug für eine mittelschwere Widerhandlung (von einem Monat) erfolgt ist, und der Entzug beträgt gar zwölf Monate, wenn es die zweite schwere Widerhandlung innert fünf Jahren ist. Dieser Schematismus ist hart, und er ist rigid. Für einen Berufschaffeur bedeutet er

bald einmal den Verlust des Arbeitsplatzes. Das kann als überzogen empfunden werden.

4. Gegenläufige Entwicklung bei den Strafsanktionen

Der neue Allgemeine Teil des Strafgesetzbuches bringt eine gegenläufige Tendenz. Im Übergang von der Übertretung zum Vergehen werden die kurzen Freiheitsstrafen durch Geldstrafen ersetzt. Das ist als solches eine begrüssenswerte Entwicklung hin zu Strafen, die nicht mit einer entsozialisierenden Wirkung durch Freiheitsentzug verbunden sind.

In Verbindung damit allerdings, dass diese Geldstrafen in der Regel bedingt ausgesprochen werden sollen, steht zu befürchten, dass es sich um Sanktionen handeln könnte, welche vielfach nur sehr beschränkt Eindruck zu erwecken vermögen. Für Übertretungen werden somit (unbedingte) Bussen ausgesprochen, für Vergehen dagegen (bedingte) Geldstrafen nach dem Tagessatzsystem. Um diesen Übergang gleichwohl fliessend zu gestalten, hat der Gesetzgeber schliesslich in einer Nachbesserung des Gesetzes vorgesehen, dass mit bedingten Strafen, also auch der bedingten Geldstrafe, eine unbedingte Geldstrafe oder Busse verbunden werden kann. Diese zusätzliche unbedingte Geldstrafe oder Busse wird nach generalpräventiven Überlegungen zu verhängen sein. Es gilt für sie nicht, dass in der Regel (spezialpräventiv) ein bedingter Vollzug der Strafe genügt. Vielmehr ist die zusätzliche Geldstrafe oder Busse gerade darum auszusprechen, weil die bloss bedingte Geldstrafe keine eindrückliche Sanktion wäre. Zu beachten gilt es dabei jedoch, dass die beiden, bedingte und unbedingte Sanktion zusammen, die schuldangemessene Strafe bilden müssen und nicht etwa schon die bedingte die Schuld abgilt und zu dieser – in einem zweiten Schritt – eine generalpräventiv festzulegende unbedingte Strafe hinzukäme. Der Strafrichter darf nicht eine höhere Strafe aussprechen als der Schuld angemessen ist. Hält man sich dies vor Augen, so führt zwar die Neuregelung des Sanktionenrechts nicht dazu, dass der Strafrichter auf jede ernst zu nehmende Sanktionierung verzichten müsste, eine klar mildere Strafe als bis anhin wird aber die Folge sein. Das gilt für das Strassenverkehrsstrafrecht wie für das allgemeine Kriminalrecht.

Fazit also: Der Gesetzgeber hat die Sanktionierung der Verkehrsdelinquenz im Bereich der Führerausweisentzüge massiv verschärft, im Be-

reich der vom Strafrichter ausgesprochenen Strafsanktionen aber erheblich gemildert.

5. Geschwindigkeitsexzesse

Das Bundesgericht hat in einer gefestigten Rechtsprechung Geschwindigkeitsüberschreitungen für Innerorts- und Ausserortsstrecken sowie für Autobahnen in besonders leichte Fälle, leichte Fälle, mittelschwere Fälle und schwere Fälle nach dem in Tabelle 1 gezeigten Schema unterteilt:

Tabelle 1: Geschwindigkeitsüberschreitungen.

| Fallkategorie | <i>Innerorts</i> | <i>Ausserorts/ Autostrasse</i> | <i>Autobahn</i> |
|-------------------------|------------------|------------------------------------|------------------|
| <i>besonders leicht</i> | 1–15 km/h | 1–20 km/h | 1–25 km/h |
| <i>leicht</i> | 16–20 km/h | 21–25 km/h | 26–30 km/h |
| <i>mittelschwer</i> | 21–24 km/h | 26–29 km/h | 31–34 km/h |
| <i>schwer</i> | 25 km/h und mehr | 30 km/h und mehr | 35 km/h und mehr |

Der besonders leichte Fall wird dabei noch mit blosser Ordnungsbusse geahndet, der leichte, mittelschwere und schwere Fall führt administrativrechtlich zu Sanktionen, die zu Verwarnung (leichter Fall), einmonatigem Entzug (mittelschwerer Fall) und dreimonatigem Entzug (schwerer Fall) für Ersttäter führen, bei erneuten Vorfällen innert bestimmter Frist nach dem Kaskadensystem allerdings zu massiv schärferen Sanktionen. Der schwere Fall markiert strafrechtlich zudem den Übergang von der leichten Verkehrsregelverletzung, für die eine Übertretungsstrafe angedroht ist, zur groben Verkehrsregelverletzung, die ein Vergehen darstellt.

Die Kategorisierung des Bundesgerichts wird in der Literatur teilweise in Frage gestellt (Mizel, 2006) und ihr wird entgegengehalten, dass den Besonderheiten des jeweiligen Falles Rechnung zu tragen wäre. Damit wird indessen dreierlei verkannt: 1) Die Beurteilung von Massendelinquenz verlangt nach einem Raster, das handhabbar ist. Dieses Raster gewährleistet 2) Rechtsgleichheit. Und es unterstellt 3) die jeweils günstigsten Umstände für den Täter; anders gesagt, auch eine Geschwindigkeitsüberschreitung, die den Grenzwert der groben Verkehrsregelverletzung nicht erreicht, kann bei besonderen Umständen schon eine solche sein. Es

ist nicht zu sehen, was hieran vernünftigerweise ausgesetzt werden könnte. Fragwürdig mag die massive Verschärfung der Sanktionierung bei den Administrativmassnahmen durch den Gesetzgeber sein. Es geht im gewaltenteiligen Rechtsstaat aber nicht, dass der Richter diese Verschärfung dadurch rückgängig macht, dass er zum Beispiel eine grobe Verkehrsregelverletzung als leichte qualifiziert.

6. Schwere Strassenverkehrsdelikte: Gefährdung des Lebens, eventualvorsätzliche Tötung

Im Zusammenhang mit Raserunfällen, die in den Medien regelmässig grosse Beachtung finden, stellt sich mitunter die Frage, ob nicht nur wegen der Verkehrsregelverletzung und fahrlässiger Tötung oder Körperverletzung, sondern wegen Gefährdung des Lebens oder gar eventualvorsätzlicher Tötung zu bestrafen ist.

Wegen Gefährdung des Lebens, wofür Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren verhängt werden kann, wird bestraft, wer in skrupelloser Weise einen Menschen in unmittelbare Lebensgefahr bringt. Einen Schuldspruch wegen Gefährdung des Lebens bestätigte das Bundesgericht bei einem Fahrzeuglenker, der auf der Autobahn nachts bei entsprechend eingeschränkter Sicht, Frost und feuchter Fahrbahn eine mit rund 100 km/h fahrende Personenwagenlenkerin mit mindestens 185 km/h überholte und unter Wahrung eines Abstands von nur ein bis zwei Metern vor ihr auf die rechte Fahrspur wechselte, dabei die Herrschaft über seinen Wagen verlor, bis zum Aufprall 46,5 Metern durch die Luft flog und sich mehrmals überschlug. Es war nur dem Zufall zu verdanken, dass beim Fahrspurwechsel und beim anschliessenden Abheben das andere Fahrzeug nicht berührt oder gerammt wurde, was leicht zu einer Kollision mit tödlichen Folgen hätte führen können. Damit war unmittelbare Lebensgefahr und aufgrund der Fahrweise auch Skrupellosigkeit gegeben (BGE 6S.164/2005 vom 20. Dezember 2005).

Eine Verurteilung wegen eventualvorsätzlicher Tötung bestätigte das Bundesgericht bei zwei Autofahrern, die sich ein Rennen lieferten, das mit der Tötung von zwei jugendlichen Fussgängern auf dem Trottoir endete. Sie rasten dicht neben- bzw. hintereinander mit 120-140 km/h auf eine Ortschaft zu; kurz vor dem Ortseingang setzte der eine der Automobilisten zu einem Überholmanöver an, um alsdann innerorts vor einer unüber-

sichtlichen Linkskurve wieder nach rechts einschwenken zu wollen, wobei er die Herrschaft über das Fahrzeug verlor, mehrfach mit einer Mauer an der linken Strassenseite kollidierte und schliesslich die beiden auf dem Trottoir befindlichen Fussgänger erfasste. Dieser Leitfall (BGE 130 IV 58; Gelfingen) zur Zurechnung des Vorsatzes im Strassenverkehr hat einen Sachverhalt zum Gegenstand, der in dieser Form – auch bei Raserunfällen – selten anzutreffen sein wird. Denn: Man wird einem Autofahrer bei riskanter Fahrweise, auch wenn ihm die möglichen Folgen vor Augen stehen, in der Regel zugestehen müssen, dass er – wenn auch rational nicht begründbar – leichtfertig darauf vertraut, es werde doch nicht zu einem Unfall kommen (BGE, a.a.O., S. 64), oder jedenfalls nicht zu einem solchen mit tödlichem Ausgang. Im Gelfinger-Fall konnte es aber nicht anders sein, als dass die beiden Fahrer sich für die mögliche Rechtsgutsverletzung entschieden haben. Wer die fahrerische Ehre über alles stellt, kann nicht anders, als den möglichen tödlichen Erfolg mit zu wollen. Ebenso wenig konnte auf einen günstigen Ausgang der Raser vertrauen, der zum Abschluss eines Autorennens, um aus diesem doch noch als Sieger hervorzugehen, den Kontrahenten unmittelbar vor der Autobahnausfahrt überholte, über die Sperrfläche in die Ausfahrt einbog, wo er noch das davor fahrende Fahrzeug überholte, worauf er schliesslich bei einer Geschwindigkeit von mindestens 167 km/h die Herrschaft über sein Fahrzeug verlor – und sein Beifahrer das Leben (BGE 6S.114/2005; Winterthur-Töss). Den Unfall dank Fahrgeschicklichkeit zu vermeiden, war aus technischen Gründen ausgeschlossen, es blieb einzig und allein die Hoffnung, dass es dennoch keine Toten geben möge. Dass der Fahrer sich natürlich auch selbst gefährdete und nur durch Zufall überlebte, ändert deshalb nichts, weil der mögliche tödliche Ausgang den Reiz des Spiels ausmacht, vom Wagemut des Fahrers zeugt und sein Ansehen zu heben geeignet ist.

Demgegenüber hat das Bundesgericht in zwei weiteren Fällen kantonale Verurteilungen wegen vollendeter und versuchter eventualvorsätzlicher Tötung nicht bestätigen können. Um vorweg klar zu stellen: Die freisprechenden Erkenntnisse beruhen auf derselben Konzeption wie die verurteilenden und stellen weder eine Abkehr noch auch nur eine Nuancierung der Rechtsprechung dar, anders ist nur der Sachverhalt. Ein seitliches «Rammen» (der vom kantonalen Gericht gewählte Ausdruck ist allerdings geeignet, einen falschen Eindruck zu erwecken) eines anderen Autos auf der Autobahn, bei dem das angefahrene Fahrzeug kurz ins Schleudern geriet, qualifizierte das Bundesgericht, anders als die Vorinstanz, nicht als

versuchte eventualvorsätzliche Tötung, sondern als Gefährdung des Lebens (BGE 133 IV 1). Die Verurteilung eines Lenkers wegen eventualvorsätzlicher Tötung, der sich ausserorts nicht überholen liess, so dass der Überholende mit einem entgegenkommenden Fahrzeug kollidierte, hob das Bundesgericht ebenfalls auf (BGE 133 IV 9; Muri). Das Risiko eines tödlichen Ausgangs bei einem solchen Krätemessen (Wissensmoment des Vorsatzes) ist zwar augenscheinlich, doch konnte der zu überholende Lenker, der seinerseits beschleunigte, auf den rechtzeitigen Abbruch des Überholmanövers seines Kontrahenten vertrauen (Fehlen des Willensmomentes). Anders wäre es, wenn der zu Überholende durch Beschleunigen und Abbremsen sowohl den Abschluss als auch den Abbruch des Überholmanövers verhindert hätte.

Quintessenz: Bei Raserunfällen kommt die ganze Palette von Straftatbeständen in Betracht, je nach den konkreten Umständen, von der groben Verkehrsregelverletzung über die fahrlässige Tötung und Körperverletzung bis zu den Straftatbeständen der Gefährdung des Lebens und der eventualvorsätzlichen Tötung. Hier kann es keine Schematismen geben, aber alle Straftatbestände erlauben die jeweils (schuld) angemessene Bestrafung.

7. Massnahmen

Nicht selten ist schwere Strassenverkehrsdelinquenz auf Charaktermängel oder Süchte zurückzuführen. Der Strafrichter verfügt grundsätzlich über die Möglichkeit, eine ambulante (Art. 63 StGB) oder gar stationäre Suchtbehandlung (Art. 60 StGB) anzuordnen. Mit einer bedingten Bestrafung können auch die erforderlichen Weisungen verbunden werden. Innovativ sind hierbei die deliktorientierten Lernprogramme, welche im Kanton Zürich für alkoholauffällige und aggressive Verkehrsteilnehmer durchgeführt werden (Mayer, 2004; Bächli-Biétry & Mayer, 2006). Über ein weites Arsenal verfügen auch die spezialisierten Strassenverkehrsbehörden, welche über einen Sicherungsentzug des Führerausweises (Art. 16d SVG) und damit verbundenen Auflagen für die Wiedererteilung (Art. 17 Abs. 3 SVG) oder mit der Massnahme des Verkehrsunterrichts (Art. 25 Abs. 3 lit. e SVG; Art. 40 ff. VZV) die spezialpräventiv nötigen Vorkehrungen treffen.

8. Einziehung des Fahrzeugs

Ein letztes Thema: Geschwindigkeitsexzesse sind Straftaten. Als solche können sie die Einziehung des Tatwerkzeugs rechtfertigen, allerdings nur dann, wenn ohne diese Massnahme die Sicherheit von Menschen gefährdet wäre, also mit weiteren schweren Verkehrsregelverletzungen des Täters zu rechnen ist, und unter Beachtung des Gebotes der Verhältnismässigkeit (Schubarth, 2005). In der Regel sind die mildereren Mittel des Führerausweisentzugs ausreichend. Wenn allerdings ein Täter trotz Ausweisentzug fährt, kann die Einziehung des Tatfahrzeugs erforderlich werden. Es ist dann zu verwerten und – aus Gründen der Verhältnismässigkeit – der Erlös dem Täter herauszugeben. Wenn das Fahrzeug im Eigentum eines Dritten steht, kommt die Einziehung nur in Betracht, wenn der Dritte nicht Gewähr bietet, dass die Sache durch den Täter nicht mehr missbräuchlich verwendet wird.

Die Einziehung kann also eine adäquate Massnahme bei unverbesserlichen Verkehrsteilnehmern sein, die sich auch ohne Führerausweis nicht davon abhalten lassen, sich ans Lenkrad zu setzen und andere zu gefährden. Wenig zu halten ist demgegenüber von Vorschlägen, man solle Fahrzeuge einziehen und vor den Augen des Täters verschreddern. Solche vexatorische Zielsetzungen sind mit dem Zweck der Einziehung als Massnahme zur Gewährleistung der Sicherheit anderer nicht vereinbar.

9. Fazit

Die Straffjustiz geht im allgemeinen adäquat mit Verkehrsdelinquenz um. Der Entzug des Führerausweises ist ein wirksames Mittel, das die Verkehrsteilnehmer zu korrektem Fahren anhält. Es ist nicht erst bei grober Verkehrsregelverletzung anzuwenden, sondern soll schon bei vergleichsweise geringfügiger Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer greifen, denn wichtig für die Verkehrssicherheit ist, dass das Gros der Verkehrsteilnehmer einen defensiven Fahrstil pflegt und in diesem Fahrstil durch die Sanktionspraxis auch bestätigt wird.

Freilich hat der Gesetzgeber bei den Führerausweisentzügen mit einer teilweise hohen Mindestentzugsdauer und dem rigiden Kaskadensystem den Bogen vielleicht etwas überspannt, was zu der Forderung geführt hat, das Bundesgericht solle seine Praxis namentlich bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anpassen und individualisieren (Mizel, 2006). Es ist aber

nicht Sache des Richters, Gesetze zu unterlaufen. Bedenken in die andere Richtung kann wecken, dass seit diesem Jahr regelmässig nur noch bedingte Geldstrafen als Sanktion auch bei grober Verkehrsdelinquenz verhängt werden können; immerhin können sie mit unbedingter Geldstrafe oder Busse verbunden werden, so dass es der Richter in der Hand hat, eine Sanktion auszusprechen, die dem Täter den Ernst der Situation vor Augen führt.

Bei bestimmten Exzessen im Strassenverkehr kann auch eine Verurteilung wegen Gefährdung des Lebens oder gar eventualvorsätzlicher Tötung in Betracht kommen. Hier – wie auch bei der Einziehung des Fahrzeuges – darf freilich das Augenmass nicht verloren gehen. Die Strafjustiz spricht Recht gleichförmig und unaufgeregt, und sie leistet so einen verlässlichen Beitrag zur Sicherheit im Strassenverkehr. Nicht mehr, auch nicht weniger

Literaturverzeichnis

- Arzt G., Der Apfelschuss – strafrechtliche Randbemerkungen zu Wilhelm Tell, *Recht* 2004, 180–184.
- Bächli-Biétry J. & Mayer K., Sind Raser heilbar?, in: Schaffhauser (Hrsg.), *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht* 2006, 11–40.
- Mayer K., Deliktorientierte Lernprogramme mit nicht-freiwilligen Teilnehmern, *Kriminalistik* 58/2004, 645–653.
- Mizel C., Excès de vitesse: le Tribunal fédéral a-t-il verrouillé sa jurisprudence de manière définitive?, *Aktuelle Juristische Praxis* 2006, 1068–1074.
- Schleiminger Mettler D., «... denn sie wissen, was sie tun» : Die Abgrenzung des Eventualvorsatzes von der bewussten Fahrlässigkeit am Beispiel der Raserfälle, *Aktuelle Juristische Praxis* 2007, 40–50.
- Schubarth M., Konfiskation des Autos – angemessene Sanktion gegen «Raser»? : zur Einziehung des Fahrzeuges im Kontext der Sanktionen gegen Verkehrsdelinquenten und ihre rechtsstaatlichen Grenzen, *Aktuelle Juristische Praxis* 2005, 527–534.