

Zeitschrift: Reihe Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie =
Collection criminologie / Groupe suisse de travail de criminologie

Band: 7 (1989)

Artikel: Verkehrsdelinquenz und Sanktionensystem

Autor: Riklin, Franz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1051271>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.10.2024

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

VERKEHRSDELINQUENZ UND SANKTIONENSYSTEM

Franz Riklin

EINLEITUNG

Die starke Zunahme des Strassenverkehrs in den letzten dreissig Jahren hat zu einer grossen Zahl von Verkehrsunfällen und Unfallopfern geführt. Jährlich werden in der Schweiz etwa tausend Strassenverkehrstote und über dreissigtausend Verletzte registriert,¹⁾ ganz abgesehen von den enormen Folgekosten dieses Geschehens. Man fragt sich deshalb, was für Möglichkeiten der Verkehrskontrolle und der Beeinflussung des Verkehrsverhaltens bestehen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

An dieser Stelle geht es insbesondere um die Frage, welchen Beitrag das Strafrecht im allgemeinen und das Sanktionensystem im besonderen dabei leisten kann. Für die Schweiz ist in diesem Zusammenhang erwähnenswert, dass derzeit eine Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches vorbereitet wird, die namentlich auch das Sanktionensystem tangiert. Gemäss den Vorschlägen von Prof. Schultz,²⁾ die von einer Expertenkommission beraten werden, ist zwar keine Aenderung in den Grundauffassungen und der bestehenden Strafrechtsphilosophie beabsichtigt, hingegen eine konsequentere Verwirklichung anerkannter kriminalpolitischer Grundsätze. Auch wenn es sich nicht um eine spezifisch auf die Verkehrsdelinquenz ausgerichtete Reform handelt, spielen ihre Auswirkungen auf diese Deliktsgruppe und umgekehrt die Anforderungen, welche Verkehrsdelikte an ein zukünftiges Sanktionensystem stellen, eine grosse Rolle. Denn Verkehrsdelikte sind die Massenkriminalität unserer Zeit.³⁾ Gemäss der Kriminalstatistik des Jahres 1987⁴⁾ enthielt fast die Hälfte (48%) der im Zentralstrafregister registrierten rund 65'000 Urteile mindestens einen Verstoß gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG). 41% aller

1) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1989, herausgegeben vom Bundesamt für Statistik, 96. Jg., Zürich 1988, S.217.

3) H. Schultz, Verkehrsdelikte, in: Handwörterbuch der Kriminologie und der anderen strafrechtlichen Hilfswissenschaften, 2. Aufl., Bern 1966 ff. S.488 ff., 490.

4) Vgl. Kriminalstatistik Nr. 8, herausgegeben vom Bundesamt für Statistik, Bern 1988.

registrierten Urteile enthielten ausschliesslich Straftaten gegen das SVG. In rund einem Viertel aller Urteile kam die Bestimmung des Art. 91 SVG betreffend Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ) zur Anwendung.

Diese Ausgangslage

- die Häufigkeit der Verkehrsdelikte
- Bestrebungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und
- die bevorstehende Reform des Sanktionensystems

sind der Anlass zu den folgenden Reflexionen zum Thema Verkehrsdelinquenz und Sanktionensystem.⁴

I. BESONDERHEITEN DER VERKEHRSDELIKTE

Es stellt sich zunächst die Frage nach den Besonderheiten der Verkehrsdelinquenz, denen allenfalls - direkt oder indirekt - beim Sanktionensystem Rechnung getragen werden muss (direkt durch die Sanktionen, indirekt durch die Art der Regelung des verkehrswidrigen Verhaltens).

Es seien vier Aspekte herausgegriffen:

Verkehrsdelikte sind zunächst nicht nur zahlenmässig sehr häufig, sondern auch bezüglich Schweregrad von einer ausserordentlich grossen Vielfalt.⁵⁾ Einerseits führen sie zu gravierenden Folgen, die jährlich zahllose Menschen treffen und wirtschaftliche Schäden stiften. Andererseits handelt es sich bei der weitaus grössten Zahl um leichte und leichteste Verstösse ohne Folgen. Diesem Spektrum muss bei der Festlegung der staatlichen Reaktion Rechnung getragen werden.

Verwiesen sei auch auf andere Referate der Tagung, die direkt oder indirekt das Sanktionensystem betreffen, namentlich der Herren Bolle, Schöch, Killias, Gauthier und Genna.

5) Vgl. dazu auch Schultz (Anm. 3) S.511 und G. Kaiser, Kriminologie, Grosses Lehrbuch, 2. Aufl. Heidelberg, 1988, S.808.

Auch in subjektiver Hinsicht zeichnen sich Verkehrsdelikte durch eine grosse Spannweite aus. Der Täter kann verwerflich oder mehr oder weniger leichtfertig handeln. Es gibt Verstösse in Form vornehmlich vorsätzlich begangener Vergehen (wie Fahren trotz entzogenem Führerausweis, Unfallflucht, Vereitelung der Blutprobe usw.) oder aber vorwiegend fahrlässig begangene Delikte (wie z.B. fahrlässige Körperverletzung und Tötung oder Nichtbeherrschen des Fahrzeugs), wo des weitern zwischen grober und leichter Fahrlässigkeit unterschieden werden kann. Zudem hängt es oft in hohem Mass vom Zufall ab, ob ein Verstoss gegen eine Verkehrsregel folgenlos bleibt oder nicht.⁶⁾ Ein Fussgänger kann nach einem leichten Anprall mehr oder weniger unglücklich stürzen und es können höchst verschiedene Folgen eintreten, je nach dem ob die Insassen eines Fahrzeugs die Sicherheitsgurten oder Motorradfahrer den Helm getragen haben.⁷⁾ Auch diesen sehr unterschiedlichen Gegebenheiten muss der Gesetzgeber Rechnung tragen.

Eine dritte Besonderheit: Anders als bei andern Delikten sind es im öffentlichen Verkehr an sich sozial integrierte Normalbürger und nicht soziale Randgruppen, die immer wieder fehlerhaft handeln und hin und wieder straffällig werden.⁸⁾ Verkehrswidrigkeiten entsprechen in weitem Umfang üblichem Verhalten.⁹⁾

Auffallend ist schliesslich die z.T. schwache Geltungskraft zahlreicher Verkehrsvorschriften. Dies hat vielerlei Gründe:

- Während herkömmliche Straftatbestände ein bestimmtes Verhalten als solches pönalisieren, ist die Teilnahme am Strassenverkehr an sich

6) Vgl. Schultz (Anm. 3) S.491 f., 494.

7) Vgl. Erläuternder Bericht zu den Vorentwürfen einer Expertenkommission für die Revision des Strafgesetzbuches für die Aenderung des Strafgesetzbuches betreffend die Strafbaren Handlungen gegen Leib und Leben, gegen die Sittlichkeit und gegen die Familie, hektographiert, Januar 1981 (Bericht und Vorentwurf wurden im Januar 1977 abgeliefert) S.7.

8) Vgl. G. Kaiser, Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, Untersuchungen zur Kriminologie der Verkehrsdelikte und zum Verkehrsstrafrecht, Tübingen 1970, S.49, 101, 146; derselbe (Anm. 6) S.812; Schultz (Anm. 3) S.498; G. Stratenwerth, Grundfragen des Verkehrsstrafrechts, BJM 1966, S.53 ff., 58; Bürchler (Anm. 85) S.26. Dies gilt - im grossen und ganzen - auch für FiaZ-Fahrer (vgl. E. Mazurczak, Persönliche Verhältnisse angetrunkenen Fahrer, Diss. Zürich 1972, S.166).

9) Kaiser (Anm. 9) S.99.

erlaubt.¹⁰⁾ Als sorgfaltswidrig gilt nur eine Gefährdung, die über das "sozialadäquate" Mass hinausgeht.¹¹⁾ Massvolle Risiken darf man eingehen.¹²⁾

- Eine Rolle spielt ferner, dass Fehlleistungen oft nicht die Folge eines sozialetisch vorwerfbaren Verhaltens sind, sondern von Ueberforderung in ständig wechselnden Entscheidungssituationen, von Wahrnehmungsmängeln, einer ungenügenden Reaktionsfähigkeit, der Gefahrenunterschätzung oder von Ungeschicklichkeiten.¹³⁾
- Des weitern von Bedeutung für die oft schwache Geltungskraft ist, dass zahlreiche Normen, namentlich abstrakte Gefährdungsdelikte, unmittelbar der Verkehrssicherheit und nur mittelbar dem Schutz der Verkehrsteilnehmer dienen. Für viele Menschen scheint es schwer zu sein, diesen mittelbaren Bezug der Verkehrsregeln auf die menschliche Sicherheit zu sehen.¹⁴⁾ Die Bereitschaft zur Einhaltung von Normen, die als abstrakte Gefährdungstatbestände das Rechtsgefühl der Laien nicht ansprechen, ist eingeschränkt.¹⁵⁾ Zudem vermitteln verschiedene verkehrsrechtliche Gebote nur allgemeine und keine konkreten Handlungsanweisungen.¹⁶⁾
- Ferner wird eine grosse Anzahl folgenloser Missachtungen von Verkehrsregeln wegen des Fehlens privater Anzeigerstatter, der begrenzten Kapazität der Polizei und wegen Beweisschwierigkeiten nicht

10) Schultz (Anm. 3) S.490.

11) Kaiser (Anm. 9) S.39.

12) Kaiser (Anm. 9) S.39.

13) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.45; Schultz (Anm. 3) S.491, 498; Stratenwerth, (Anm. 9) S.65 f.

14) Vgl. Schultz (Anm. 3) S.490.

15) Vgl. Schultz (Anm. 3) S.493. Was FiaZ anbetrifft haben allerdings deutsche Untersuchungen ergeben, dass die Verhaltensgeltung der entsprechenden Norm, ohne Alkohol im Strassenverkehr zu fahren, recht hoch ist, d.h. dass sich die überwiegende Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer an dieses Gebot halten: vgl. G. Kaiser, Kriminologie, 8. Aufl., Heidelberg 1989, S.485; derselbe (Anm. 6) S.822.

16) Schultz (Anm. 3) S.491. Vgl. z.B. Art. 32 Abs. 1 SVG, wonach die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen sei, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen.

verfolgt; nicht einmal ein Unfall führt stets zu einer Strafverfolgung.¹⁷⁾ Die registrierte Verkehrsdelinquenz ist daher eher Ausdruck des jeweiligen Verfolgungsinteresses der Kontrollorgane als ein Abbild des wirklichen Fehlverhaltens im Strassenverkehr.¹⁸⁾ Jeder Rechtsgenosse weiss dabei, wie sich der andere auf diesem Gebiet verhält und wie häufig Widerhandlungen nicht verfolgt werden.¹⁹⁾ Es besteht somit keine Präventionswirkung des Nichtwissens, wie in andern Bereichen.²⁰⁾

- Schliesslich dürfte auch der bereits erwähnte Umstand, dass es sich bei Verkehrstätern nicht um eine soziale Minderheit, sondern um Normalbürger handelt, mit denen man sich identifizieren kann, zu einer toleranteren Einstellung gegenüber Verkehrsdelikten und zu einer mildereren Bewertung ihres allfälligen kriminellen Gehalts führen.²¹⁾ Was alle tun, kann nur eine lässliche Sünde sein!²²⁾

II. BERÜCKSICHTIGUNG DER SONDERSTELLUNG DER VERKEHRSDELIKTE IM SANKTIONENSYSTEM

Es soll nun auf die Frage eingegangen werden, wie dieser Sonderstellung der Verkehrsdelikte, die auch in strafrechtsdogmatischer Hinsicht interessante Fragen aufwerfen,²³⁾ im Sanktionensystem Rechnung getragen werden kann und was für Probleme dabei auftreten.

Im Sinn einer Vereinfachung konzentrieren sich die folgenden Ausführungen auf die fünf Themen: Differenzierung, Verfahrensökonomie, Fahrverbot, Effizienz und Strafzumessung.

17) Vgl. Schultz (Anm. 3) S.492; P. Cramer, *Unfallprophylaxe durch Strafen und Geldbussen?*, Paderborn 1975, S.99.

18) Vgl. Kaiser (Anm. 6) S.808, 820 f., 823; Janiszewski (Anm. 30) S.8 f., 29.

19) Schultz (Anm. 3) S.490.

20) Kaiser (Anm. 9) S.420.

21) Kaiser (Anm. 9) S.5, ders. (Anm. 6) S.803.

22) Kaiser (Anm. 9) S.74.

23) Vgl. z.B. beim FiaZ F. Riklin, *Alkohol am Steuer, Strafrechtliche Aspekte*, in: *Unterlagen der Strassenverkehrsrechtstagung*, Freiburg 1988, S.1 ff.

1. Differenzierung (in der Bewertung und der Reaktion)

Es ist Aufgabe der Rechtsordnung, dem unterschiedlichen Schweregrad der Verkehrsdelikte durch eine dem Schuldprinzip entsprechende Abstufung in der Bewertung und der Reaktion Rechnung zu tragen. Im Verkehrsstrafrecht zeigt sich in besonderem Mass das Dilemma, dass in der Theorie die Meinung besteht, das Strafrecht sollte zurückhaltend und nur bei schwerwiegenden Widerhandlungen gegen die soziale Ordnung eingesetzt werden, während in der Praxis massenhaft Bagatellverstöße abgeurteilt werden, die dieses Kriterium oft nicht erfüllen. Bei bestimmten Deliktstypen werden die Grenzen der Strafbarkeit besonders intensiv diskutiert, so bei Fahrlässigkeitsdelikten und bei abstrakten Gefährdungsdelikten.

In einzelnen Ländern, namentlich in der Bundesrepublik,²⁴⁾ ist man deshalb dazu übergegangen, bei der Verkehrsdelinquenz zwischen Kriminalunrecht und Verwaltungsunrecht zu differenzieren, d.h. nur Delikte, die sich durch eine besondere sozialetische Verwerflichkeit und Sozialgefährlichkeit auszeichnen, zu kriminalisieren und die schwereren dieser Delikte, namentlich Verletzungs- und konkrete Gefährdungsdelikte, vom Nebenstrafrecht ins Strafgesetzbuch zu transferieren,²⁵⁾ um plakativ ihre Bedeutung herauszustellen, sie als "echtes kriminelles Unrecht" zu etikettieren²⁶⁾ und so der Entwicklung einer "Verkehrsmoral" zum Durchbruch zu verhelfen.²⁷⁾ Andere Verkehrsstraftaten, namentlich nicht unfallträchtige abstrakte Gefährdungsdelikte, wurden in Ordnungswidrigkeiten umgewandelt, die mit Verwaltungsbussen sanktioniert werden.²⁸⁾ Diese Beschränkung des Einsatzes von Kriminalstrafen gegenüber den massenhaft auftretenden Verkehrsverstößen wird damit begründet, dass bei einer Vielstraferei die generalpräventive Wirkung Schaden leide.²⁹⁾ Man will im Interesse der Effektivität Verkehrsdelikte und Kriminalstrafen durch eine

24) Vgl. dazu Kaiser (Anm. 9) S.77 ff., 112, 133.

25) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.100, 135.

26) Vgl. Bockelmann zit. bei Schultz (Anm. 3) S.511.

27) Stratenwerth (Anm. 9) S.59, 68.

28) Kaiser (Anm. 9) S.69, 81, 133, 141, 421.

29) Vgl. Kaiser (Anm. 6) S.825, derselbe (Anm. 9) S.10, 144;

H. Janiszewski, Verkehrsstrafrecht, München 1984, S.3; M.A.

Rutten, Le Système Pénal et la Circulation Routière, in: Les

aspects pénaux et pénitentiaires de la circulation routière,

Acte du Quatrième Colloque International de la F.I.P.D.

Rotterdam - 13/17 juin 1977, S.73 ff., 77.

Beschränkung auf gefährliche, häufig zu schweren Unfällen führende Widerhandlungen zu einem "Minderheitsphänomen"³⁰⁾ werden lassen, damit sich durch die Bestrafung der Abweichler die Rechtsordnung bewähren und die rechtsgetreue Mehrheit solidarisiert und motiviert werden kann, die Gesetze freiwillig zu befolgen.³¹⁾ Durch einen "verkehrsrechtlichen Rigorismus",³²⁾ einen "Bombenteppich von Strafandrohungen"³³⁾, der Kreti und Pleti für jedwelche Verkehrswiderhandlung straft, würde das verhindert.³⁴⁾

Ueber die Zweckmässigkeit einer solchen Umwertung in Richtung Ordnungswidrigkeiten kann man geteilter Meinung sein, zumal bei verschiedenen Verkehrsstraftaten die Zuordnung Probleme bereitet und ganz allgemein eine qualitative Abgrenzung von Straftat und Ordnungswidrigkeit fast nicht möglich ist.³⁵⁾ Berechtigt ist jedoch das dahinter stehende Anliegen, den kriminellen Gehalt gefährlicher Verkehrswidrigkeiten durch die Art der Normierung und Sanktionierung bewusst zu machen, die schwersten Fälle gewissermassen zu stigmatisieren.³⁶⁾

In der Schweiz ist diese Entwicklung nur zum Teil vollzogen worden. Stratenwerth³⁷⁾ stellte vor mehr als zwanzig Jahren die etwas überspitzte These auf, dass die derzeitigen Grundsätze des Verkehrsstrafrechts die sozial-ethische Abwertung des Fehlverhaltens im Strassenverkehr nicht nur nicht fördern, sondern sie geradezu hindern. Das gesamte Verkehrsstrafrecht ist an sich Verkehrskriminalrecht. Mehr oder weniger ungefährliche Verkehrswiderhandlungen werden als Uebertretungen eingestuft. Bei der Frage, ob eine Norm im Kernstrafrecht (StGB) oder im Nebenstrafrecht placiert werden soll, wird dem Aspekt der Symbolik kaum Beachtung geschenkt, d.h. der Gefahr, dass sich die Auffassung breit machen könnte, die bloss in Nebengesetzen geregelten Verstösse seien weniger gravierend.³⁸⁾ Es fällt auf, dass abgesehen von

30) Kaiser (Anm. 9) S.421.

31) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.79, 146.

32) Stratenwerth (Anm. 9) S.67.

33) Undeutsch (zit. nach Kaiser, Anm. 9, S.347).

34) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.143; Stratenwerth (Anm. 9) S.69.

35) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.138; besonders kritisch ist Bürchler (Anm. 85) S.58.

36) Vgl. dazu auch Kaiser (Anm. 9) S.110, 148 sowie Stratenwerth (Anm. 9) S.68 ff.

37) (Anm. 9) S.59.

38) Vgl. zu dieser Thematik und allgemein zum Verhältnis StGB (Kernstrafrecht) - Nebenstrafrecht: F. Riklin, Probleme der Gesetzestechnik im Strafrecht (unter besonderer Berücksichti-

der Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 StGB) und der fahrlässigen Tötung und Körperverletzung die Verkehrsdelikte Nebenstrafrecht geblieben sind.

Differenziert wird bei uns zunächst je nach der abstrakten Unrechtseinschätzung des Gesetzgebers zwischen den schwereren Vergehen und den leichteren Uebertretungen. Zur ersten Gruppe zählt u.a. die Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 StGB, die fahrlässige Tötung und Körperverletzung, die grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG (Hervorrufen oder Inkaufnahme einer ernstlichen Gefahr für die Sicherheit anderer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln), Fahren in angetrunkenem Zustand, Unfallflucht nach Tötung oder Verletzung, vorsätzliches Fahren mit betriebsunsicherem Fahrzeug etc. Zur zweiten quantitativ bedeutenderen Gruppe gehört u.a. die einfache Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG und das Fahren ohne Führer- oder Fahrzeugausweis. Die geschilderte Differenzierung wird dadurch akzentuiert, dass bei den durch das Ordnungsbussengesetz³⁹⁾ umschriebenen (folgenlosen) Verkehrsübertretungen i.S. von Art. 90 Ziff. 1 SVG tarifierte Ordnungsbussen bis zu Fr. 100.- ausgesprochen werden können, mit der Folge, dass Vorleben und persönliche Verhältnisse des Täters unberücksichtigt bleiben. Hier wird durch die Art des Verfahrens Verstössen Rechnung getragen, die eigentlich Verwaltungsunrecht zum Gegenstand haben.⁴⁰⁾ Als weitere Besonderheit darf gemäss Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG bei rein verkehrsrechtlichen Widerhandlungen⁴¹⁾ in besonders leichten Fällen von einer Strafe Umgang genommen werden. Diese Norm hat nicht das Opportunitätsprinzip zum Gegenstand, sondern verlangt, dass der Angeschuldigte schuldig zu sprechen ist, wobei auf die Ausfällung einer Sanktion verzichtet wird.⁴²⁾ Im gemeinen Strafrecht sind solche Möglichkeiten der Strafbefreiung nur ganz punktuell vorgesehen.

gung der schweizerischen Gegebenheiten), in: Le rôle sanctionnaire du droit pénal, Fribourg 1985, S.207 ff., 212 f.
39) BG vom 24.6.1970 über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (SR 714.03) und Verordnung vom 22.3.1972 über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (SR 741.031).

40) Vgl. Stratenwerth (Anm. 9) S.70.

41) H. Schultz, Die strafrechtliche Rechtsprechung zum Strassenverkehrsrecht im Jahre 1968-1972, Bern 1974, S.195; BGE 95 IV 172.

42) Vgl. H. Schultz, Die Strafbestimmung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19.12.1958, Bern 1964, S.96.

Erwähnenswert bleibt, dass im Vorfeld der derzeit im Parlament hängigen Revision der Delikte gegen Leib und Leben die seinerzeitige Expertenkommission (Schultz) bei der fahrlässigen Tötung und Körperverletzung die Möglichkeit der Strafbefreiung bei besonders leichter Fahrlässigkeit vorsah, wobei man namentlich an Strassenverkehrsunfälle dachte.⁴³⁾ Man wollte die Strafgerichte davon befreien, zu entscheiden, ob eine Unaufmerksamkeit während Bruchteilen von Sekunden, eine leicht verspätete oder eine nicht ganz angemessene Reaktion in unerwarteter Lage als Fahrlässigkeit zu gelten habe oder "zu denjenigen Irrtümern und Fehlern gehört, die eben trotz aller guter Vorsätze jedermann mehr oder weniger häufig unterlaufen."⁴⁴⁾ Dieser Vorschlag fand in der Vernehmlassung keine Gegenliebe.⁴⁵⁾ Damit wurde eine Chance vertan, durch den Verzicht auf die Ahndung eines Verhaltens, bei dem wenig Raum für einen sozialetischen Schuldvorwurf besteht, zur Verstärkung der erwähnten Differenzierung beizutragen.⁴⁶⁾

Dem Postulat nach Differenzierung tragen u.a. auch Normen nicht Rechnung, die wie Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG fahrlässige Widerhandlungen vorsätzlichen völlig gleichstellen. Bei Normverstössen fehlen dann sehr oft in den Urteilen Erläuterungen zu dieser Thematik (etwa bei FiaZ),⁴⁷⁾ obwohl sie u.a. für das Strafmass bedeutsam ist. Anders ist es im StGB, wo Fahrlässigkeitsvarianten regelmässig besonders normiert und milder behandelt werden.⁴⁸⁾

Eine ungenügende Differenzierung ist auch darin zu sehen, dass in Art.

43) Vgl. Erläuternder Bericht (zit. vorne Anm. 8) S.7 f. Dies postuliert namentlich auch Stratenwerth (Anm. 9) S.71 ff.

44) Stratenwerth (Anm. 9) S.66.

45) Vgl. Botschaft des Bundesrates über die Aenderung des Schweizerischen Strafgesetzbuches und des Militärstrafgesetzes (Strafbare Handlungen gegen Leib und Leben, gegen Sittlichkeit und gegen die Familie, BBl. 1985 II S.1026 und 1031).

46) Vgl. dazu auch Stratenwerth (Anm. 9) S.67: "Die strafrechtliche Ahndung leichter und leichtester Grade der Fahrlässigkeit erschwert ... das, worauf es ... im Verkehrsstrafrecht ankommt: Die Ausbildung eindeutiger und entschiedener sozialetischer Urteile."

47) J. Rehberg, Das Fahren in angetrunkenem Zustand, ZStrR 86 (1970) S.113 ff., 121.

48) P. Noll, Die neueren eidgenössischen Nebenstrafgesetze unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten, ZStrR 72 (1957) S.361 ff., 372.

90 SVG sowohl für einfache wie auch für grobe, gefährliche Verletzungen von Verkehrsregeln neben der Freiheitsstrafe (Haft oder Gefängnis) die Einheitsstrafe der Busse vorgesehen ist; der Umstand, dass beide Arten von Verstößen mit Busse geahndet werden können, ist dazu geeignet, den Unterschied zwischen den beiden Deliktskategorien zu verwischen.⁴⁹⁾

Demgegenüber könnten die Vorschläge gemäss Vorentwurf Schultz zum Allgemeinen Teil⁵⁰⁾ zu einer stärkeren Akzentuierung des eigentlichen Kriminalunrechts gegenüber weniger gravierenderen Regelverstößen beitragen. Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang die vorgesehenen Möglichkeiten, von einer Bestrafung abzusehen, sei es in Form der sog. Probation (Art. 59), sei es durch besondere Strafbefreiungsgründe (Art. 53-55), namentlich bei leichtem Verschulden und geringen Tatfolgen oder wenn der Täter durch die Tat selber schwere Nachteile erlitten hat, wobei die Strafbefreiung neben dem Verzicht auf eine Bestrafung auch die Einstellung und Nichteröffnung des entsprechenden Verfahrens gestatten würde. Schultz sieht ferner bei der heute meist auf Bagatellfälle beschränkten Geldstrafe das Tagesbussensystem vor (Art. 33), mit dem auch die sog. mittlere Kriminalität erfasst werden könnte und wo durch eine gerechtere Rücksichtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Verurteilten eine stärkere Progression beim Bussengesamtbetrag angestrebt wird. Da bei den massenhaft begangenen Uebertretungen des Verkehrsstrafrechts die Anwendung des Tagesbussensystems wohl zu kompliziert wäre, könnten diese Verkehrswidrigkeiten m.E. weiterhin nach den Regeln des traditionellen Gesamtsummensystems erfasst werden, was zu einem stärkeren Graben zwischen Uebertretungen und Vergehen führen dürfte.

2. Verfahrensökonomie

Es ist eine allgemeine Erkenntnis, dass namentlich im Strassenverkehr die präventive Wirkung des Strafrechts weniger von der Strafandrohung als von der Bestrafungswahrscheinlichkeit abhängt.⁵¹⁾ Doch sind der Ueberwachungs- und Verfolgungsintensivierung Grenzen gesetzt. Es wird nie möglich sein, mit

49) Stratenwerth (Anm. 9) S.69.

50) Vgl. vorne Anm. 2.

51) Vgl. u.a. Kaiser (Anm. 9) S.394, 414, 419; Cramer (Anm. 17) S.99; Janiszewski (Anm. 30) S.3.

allen Rechtsbrüchen fertig zu werden,⁵²⁾ dies schon wegen der begrenzten Kapazität der Polizei. Zudem muss neben der Verkehrssicherheit auch der Verkehrsfluss gewährleistet werden.⁵³⁾ Man kommt deshalb nicht darum herum, sich in der Strafverfolgung mit Fragen der Verfahrensökonomie, der Effektivität, der Verhältnismässigkeit und der Praktikabilität zu befassen. Es müssen Regelungen i.S. der Verfahrensvereinfachung und der Opportunität bestehen, um den Massenansturm von leichten und leichtesten Verkehrsverstössen bewältigen zu können.⁵⁴⁾ Das berührt indirekt auch das Sanktionensystem.

De lege lata ermöglicht das Ordnungsbussengesetz⁵⁵⁾ für bestimmte Verkehrsübertretungen gesamtschweizerisch ein abgekürztes Verfahren, indem die Polizei zur Erhebung von Ordnungsbussen ermächtigt wird. Da gemäss Art. 345 Ziff. 1 Abs. 2 StGB die Kantone befugt sind, die Beurteilung von Uebertretungen einer Verwaltungsbehörde zu übertragen, haben sie die Möglichkeit, namentlich dieses sog. Ticketsystem auch für andere als die im Ordnungsbussengesetz erfassten Uebertretungen vorzusehen und der Polizei zu erlauben, in einfachen Fällen von geringer Bedeutung nicht allzu hohe Bussen aufzuerlegen, unter Vorbehalt der gerichtlichen Beurteilung.⁵⁶⁾ Im übrigen kennen die Kantone für leichtere Delikte das Strafmandatsverfahren und im ordentlichen Strafverfahren die einzelrichterliche Kompetenz. Unbefriedigender ist die Situation im Bereich des Opportunitätsprinzips. Während die Mehrheit der Kantone in ihrer Strafprozessordnung das Legalitätsprinzip verankert haben, kennen drei welsche Kantone nach französischer Rechtstradition ein formal nicht begrenztes Opportunitätsprinzip (VD, NE, GE).⁵⁷⁾ In Zunahme begriffen ist die Zahl jener Kantone, die einem gemässigten Opportunitätsprinzip huldigen, wonach in gesetzlich genau fixierten Fällen aus Zweckmässigkeitsgründen auf eine Strafverfolgung verzichtet werden kann, so namentlich bei Bagatelldelikten bei geringem Verschulden und geringen Tatfolgen; solche Regelungen kennen die Kantone AG, AR, BS, BL, SH, SZ und UR.⁵⁸⁾ Es ist nicht befriedigend, dass in dieser Frage in der

52) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.419.

53) Kaiser (Anm. 9) S.422.

54) Vgl. dazu auch Schultz (Anm. 3) S.511.

55) Vgl. vorne Anm. 40.

56) Schultz (Anm. 43) S.126.

57) R. Hauser, Kurzlehrbuch des schweizerischen Strafprozessrechts, 2. Aufl. Basel und Frankfurt a.M. 1984, S.130 f.

58) Hauser (Anm. 58) S.130.

Schweiz drei verschiedene Regelungsarten bestehen. Es ist deshalb zu begrüssen, dass im Vorentwurf Schultz die erwähnten Strafbefreiungsgründe vorgesehen sind, die im Fall ihrer Verwirklichung praktisch zu einer Verankerung des Opportunitätsprinzips auf der Ebene des materiellen Strafrechts führen würden.

3. Neue Sanktionen, namentlich das Fahrverbot

Das geltende schweizerische Strafrecht ist von einer gewissen Sanktionenarmut gekennzeichnet. Oft hat der Richter nur die Möglichkeit, zwischen Busse und bedingter oder unbedingter Freiheitsstrafe auszuwählen. Beim bedingten Strafvollzug können allenfalls noch Weisungen erteilt werden. So kommt es gelegentlich vor, dass Verkehrsdelinquenten auf diese Weise verboten wird, während der Probezeit ein Motorfahrzeug zu führen⁵⁹⁾ oder anzuschaffen.⁶⁰⁾ Auch der Besuch eines Verkehrserziehungskurses könnte auf diesem Weg angeordnet werden. Im übrigen ist derzeit das Fahrverbot bzw. der Führerausweisentzug dem Strafrecht entzogen und den Verwaltungsbehörden anvertraut. Dasselbe gilt für die Verpflichtung, den Verkehrsunterricht zu besuchen.⁶¹⁾ Strafrechtliche Massnahmen haben in der Praxis Seltenheitswert, so namentlich die ambulante oder stationäre Behandlung von Trunksüchtigen gemäss Art. 44 StGB.^{62) 63)}

59) Vgl. BGE 77 IV 71, 94 IV 11 f., 100 IV 257, 102 IV 8 f., 106 IV 328; H. Schultz, Einführung in den allgemeinen Teil des Strafrechts, 2. Bd., 4. Aufl., Bern 1982, S.111, derselbe (Anm. 3) S.509, (Anm. 63) S.68 f., (Anm. 42) S.50 f., (Anm. 62) S.82 f. sowie H. Schultz, Die strafrechtliche Rechtsprechung zum Strassenverkehrsrecht im Jahre 1973-1977, Bern 1979, S.53 f. und 253.

60) RS 1959 Nr. 61.

61) Vgl. SVG Art. 25 III lit. e und VZV Art. 40 sowie H. Schultz, Die strafrechtliche Rechtsprechung zum Strassenverkehr in den Jahren 1978-1982, Bern 1984, S.346 f.

62) Vgl. zur (seltenen) Einweisung in eine Trinkerheilanstalt im Zusammenhang mit Fiaz H. Schultz, Die strafrechtliche Rechtsprechung zum neuen Strassenverkehrsrecht, Bern 1968, S.70, ders. (Anm. 42) S.52 f.; Riklin (Anm.24) S.28 f. BGE 96 IV 107. Zur Frage der ambulanten Behandlung gemäss Art. 44 StGB vgl. Schultz (Anm. 60; Arbeit betr. Rechtsprechung 1973-1977) S.258 f. und 266.

63) Zur Möglichkeit der Einziehung eines Fahrzeugs als gefährlicher Gegenstand i.S. von Art. 58 StGB vgl. Schultz (Anm. 63) S.71.

Im Fall der Verwirklichung der Vorschläge des Vorentwurfs Schultz zum Allgemeinen Teil würden die Sanktionsmöglichkeiten wesentlich erweitert. Schultz schlägt, namentlich als Alternativen zu den in der Schweiz im grossen Stil verhängten kurzen Freiheitsstrafen, neben der erwähnten Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Busse u.a. die Leistung Gemeinnütziger Arbeit (Art. 41-44) vor (die vom Jugendstrafrecht her bekannt ist und sich dort bewährt hat), sowie das Fahrverbot von bis zu drei Jahren als Hauptstrafe für Verkehrsdelinquenten (Art. 37-40), das auch bedingt ausgesprochen werden könnte und das immer wieder als besonders wirksame und besonders geeignete Reaktion auf Verkehrsverstösse bezeichnet und empfohlen wird.⁶⁴⁾

Die Aufnahme des Fahrverbots in das Arsenal strafrechtlicher Sanktionen hätte erhebliche Auswirkungen auf das Strassenverkehrsrecht, insbesondere auf den administrativen Führerausweisentzug.⁶⁵⁾ Das SVG unterscheidet zwischen dem Sicherungsentzug des Führerausweises, der zur Sicherung des Verkehrs vor ungeeigneten Führern erfolgt und verfügt wird, wenn diese aus medizinischen oder charakterlichen Gründen, wegen Trunkenheit oder anderer Süchte etc. zum Führen von Motorfahrzeugen nicht geeignet sind, und dem sehr viel häufigeren Warnentzug, der wegen Verletzung von Verkehrsregeln ausgesprochen wird und zur Besserung des Führers und zur Bekämpfung von Rückfällen dient.⁶⁶⁾ Gemäss Vorentwurf Schultz⁶⁷⁾ wäre der Warnentzug bzw. ein entsprechendes Fahrverbot nur vom Richter, der Sicherungsentzug jedoch weiterhin von der Verwaltung auszusprechen. Der Vorteil dieses Vorschlags liegt darin, dass die eigentliche Strafe und die meist stärker gefürchtete verkehrsrechtliche Sondersanktion in einem einzigen

64) Vgl. Schultz (Anm. 2) S.93 ff., derselbe (Anm. 3) S.511; M. Schmutz, *Fahren in angetrunkenem Zustand*, Diss. Zürich 1978, S.243 ff.; G. Thiriet, *Die Praxis im Kanton Basel-Stadt bei Fahren in angetrunkenem Zustand*, Diss. Basel 1978, S.131; J. Gauthier, *Les problèmes juridiques et pratiques posés par la différence entre le droit criminel et le droit administratif pénal*, in: *Revue internationale de droit pénal*, Toulouse 1988, S.415; Kaiser (Anm. 9) S.412 f., 417 f. 349, 429; Cramer (Anm. 17) S.102 f., 164; Bürchler (Anm. 85) S.42, 68; Rutten (Anm. 30) S.81.

65) H. Schultz (Anm. 2) S.94.

66) Vgl. VZV Art. 30. Sicherungsentzugsfälle sind in SVG Art. 16 Abs. 1 und 4 sowie in Art. 17 Abs. 2 geregelt; Warnentzugsfälle findet man in SVG Art. 16 Abs. 2 und 3 (ausser lit. e, mit Vorbehalt lit. f.).

67) Schultz (Anm. 2) S.96.

Verfahren verhängt und der heute oft bestehende Eindruck der Doppelstrafe getilgt würden.⁶⁸⁾ Nach Schultz ist der Warnentzug der Sache nach eine Strafe.⁶⁹⁾ Das Bundesgericht behandelt ihn in mehrfacher Hinsicht wie eine Strafe, so u.a. insofern, als es ein Verschulden als Voraussetzung fordert.⁷⁰⁾ In mehreren Staaten ist das Fahrverbot (das den gleichen Effekt hat, wie ein Führerausweisentzug) als Strafe anerkannt. Man kann sich deshalb fragen, ob ein Führerausweisentzug durch eine Verwaltungsbehörde nicht Art. 6 Ziff. 1 EMRK verletzt, wonach über strafrechtliche Anklagen ein unabhängiges und unparteiisches Gericht zu entscheiden hat. Jedenfalls würde dieser erhebliche Eingriff in die persönlichen Verhältnisse der Bürger durch seine Aufnahme in das strafrechtliche Sanktionensystem allen Verfahrensgarantien unterstellt, wie sie sich aus Art. 6 EMRK und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu Art. 4 BV ergeben.

4. Effizienz der Sanktionen

Wie weit Verhaltenweisen im Verkehr speziell durch Sanktionen beeinflusst werden können, ist eine oft diskutierte Frage, die im Rahmen dieser Tagung durch zwei Referate aus kriminologischer Sicht beleuchtet wird, weshalb an dieser Stelle lediglich einige wenige Ueberlegungen vorgetragen werden sollen.

Die Effizienz, oder anders ausgedrückt, die präventive Wirkung wird oft im Zusammenhang mit der Frage diskutiert, ob zur Zurückdrängung des Delikts des Fahrens in angetrunkenem Zustand (FiaZ) die umstrittenen unbedingten (kurzen) Freiheitsstrafen nötig sind. Man kann die Thematik aber auch verallgemeinern und sich fragen, ob sich eine schärfere Sanktionierungspraxis bei Verkehrsdelikten aufdrängt.

Verbleiben wir *pars pro toto* beim FiaZ. Es handelt sich um einen sehr zentralen Verkehrsverstoss, weil er sich häufig ereignet, weil der Alkoholgenuss ein die Verkehrssicherheit stark gefährdender Faktor darstellt

68) Schultz (Anm. 2) S.94 f.

69) (Anm. 2) S.94. So auch P. Stauffer, *Der Entzug des Führerausweises*, Diss. Bern 1966, S.148 ff.

70) Zuletzt in BGE 105 Ib 120; vgl. Schultz (Anm. 2) S.95.

und weil ihm ein vermeidbares Verhalten zugrunde liegt.⁷¹⁾ Das Bundesgericht lässt bekanntlich gestützt auf general- und spezialpräventive Ueberlegungen den bedingten Strafvollzug nur ausnahmsweise zu, während es ihn bei den übrigen Delikten recht grosszügig gewährt; es meint, FiaZ lasse in der Regel auf eine rücksichtslose Gesinnung und einen Charakterfehler schliessen; es müssten deshalb ganz besondere individuelle Verhältnisse oder Umstände vorliegen, um die Gewährung des bedingten Strafvollzugs zu rechtfertigen.⁷²⁾ Diese Praxis und die Begründung für sie sind umstritten.⁷³⁾ Unbestritten dürfte sein, dass tendenziell von dem durch eine Strafnorm angedrohten Uebel eine demotivierende Wirkung, ein negativer Stimulus ausgeht, dass es aber zahlreiche andere das Verhalten eines Menschen bestimmende Faktoren als die Furcht vor der Bestrafung gibt (so das Entdeckungsrisiko, die Strafempfindlichkeit, die moralische Verbindlichkeit der Strafnormen, gesellschaftliche Folgen).⁷⁴⁾ Aus dieser Sicht können Strafnormen und Sanktionen nur eine beschränkte Wirkung entfalten. Bei FiaZ und andern Verkehrsstraftaten stehen im übrigen nicht die Wirkungen der Strafbarkeit an sich oder umgekehrt die negativen Folgen eines Verzichts auf das Verkehrsstrafrecht zur Diskussion, sondern nur ein allfälliger Zusammenhang zwischen Bestrafungsschwere und Kriminalitätsentwicklung, der viel schwieriger nachzuweisen ist. Zu berücksichtigen ist ferner, dass in einem zivilisierten Land die Möglichkeiten der Uebelszufügung begrenzt sind. Milderungen und Verschärfungen der Sanktionen bewegen sich im Rahmen einer engen Bandbreite (bedingte Freiheitsstrafe, mehr oder weniger einschneidende Geldstrafe, Führerausweisenzug, kurze unbedingte Freiheitsstrafe, allenfalls vollzogen in der Halbgefängenschaft). Eine "Terrorjustiz" steht nicht zur Diskussion. Wenn man mit einem so begrenzten Raster das angeschnittene Thema weiterverfolgt, scheint es gestützt auf Erkenntnisse der Kriminologie so zu sein, dass der oft vertretene Erfahrungssatz nicht bestätigt

71) Schultz (Anm. 3) S.507.

72) BGE 74 IV 138, 196; 76 IV 170 f.; 77 IV 3; 80 IV 13; 90 IV 259 ff., 91 IV 60; 95 IV 52; 96 IV 102 ff.; 98 IV 160 ff.; 100 IV 9 ff., 134 f., 195 f.; 101 IV 8; 105 IV 291 f.; P. Albrecht, Der bedingte Strafvollzug bei Alkohol am Steuer, SJZ 84 (1988) S.97 f.

73) Vgl. Albrecht (Anm. 73) S.98; Schmutz (Anm. 65) S.188 ff.; Rehberg (Anm. 48) S.138 ff.

74) Vgl. Kaiser (Anm. 16) S.132 f.; K.-L. Kunz, Die kurzfristige Freiheitsstrafe und die Möglichkeiten ihres Ersatzes, ZStrR 103 (1986) S.182 ff., 193; Cramer (Anm. 17) S.24.

werden kann, wonach kurze unbedingte Freiheitsstrafen eine grössere Präventionskraft hätten als andere Sanktionen.⁷⁵⁾ Es scheint im Gegenteil so zu sein, dass die verschiedenen Sanktionsmittel in einem weiten Bereich austauschbar sind, d.h. weitgehend gleiche Erfolgchancen haben.⁷⁶⁾ Gerade auch bei verkehrsrechtlichen Normen liegen keine Anhaltspunkte für eine schlechtere generalpräventive Wirkung beispielsweise der Geldstrafen, vor.⁷⁷⁾ ⁷⁸⁾ In Bezug auf die Spezialprävention sei auf die empirische Untersuchung von Voser⁷⁹⁾ zur unterschiedlichen Strafpraxis von Basel und Genf zu Art. 91 Abs. 1 SVG verwiesen. Z.Zt. der Untersuchung wurden in Basel bis zu einem Blutalkoholgehalt von 0,99 Promillen in der Regel Bussen ausgesprochen, nachher Gefängnisstrafen. Die Frage des bedingten Strafvollzugs hing entscheidend davon ab, ob bereits eine gleichartige Vorstrafe in den letzten 8-10 Jahren vorlag.⁸⁰⁾ Nach der damaligen Genfer Praxis wurden bei erstmaliger Delinquenz in der Regel nur Bussen ausgesprochen, bei Rückfällen innert 5 Jahren bedingte oder unbedingte Freiheitsstrafen.⁸¹⁾ In beiden Kantonen erwies sich der bei den Delinquenten festgestellte Blutalkoholgehalt als entscheidender Strafzumessungsfaktor.⁸²⁾ Der Vergleich der Verurteilungen wegen FiaZ in Basel und Genf ergab, dass sich in keiner Beziehung eine bessere spezialpräventive Wirksamkeit der Basler Strafpraxis nachweisen liess.⁸³⁾ Es fehlen somit Anhaltspunkte dafür, dass, wer angetrunken fährt, sich i.d.R. z.B. durch eine bedingt vollziehbare Strafe oder eine einschneidende Busse nicht oder seltener von der erneuten Begehung dieser Tat abhalten lässt.⁸⁴⁾ Wenn das so ist, sollte rechtspolitisch bei als gleich wirksam

75) Kaiser (Anm. 9) S.418; Albrecht (Anm. 73) S.99; Thiriet (Anm. 65) S.129 ff.; S. Trechsel, Strafzumessung bei Verkehrsstrafsachen, insbesondere bei SVG Art. 91 Abs. 1, in: Rechtsprobleme des Strassenverkehrs, Berner Tage für die juristische Praxis 1974, Bern 1975, S.71 ff., 92; Rutten (Anm. 30) S.81; a.M. z.B. Cramer (Anm. 17) S.45 f.; M. Killias, *Excès de sévérité pour les conducteurs en état d'ivresse?* SJZ 84 (1988) S.265 ff.

76) Vgl. Kaiser (Anm. 16) S.520 f., derselbe (Anm. 9) S.380, 393, 395, 418.

77) Kaiser (Anm. 16) S.484, ders. (Anm. 6) S.820; Janiszewski (Anm. 30) S.2 f.

78) Vgl. Anm. 78.

79) B. Voser, *Die Eignung der Busse zur Ersetzung der kurzen Freiheitsstrafen*, Diss. Basel 1985, S.76 ff.

80) Voser (Anm. 80) S.80 f.

81) Voser (Anm. 80) S.82 f.

82) Voser (Anm. 80) S.83.

83) Voser (Anm. 80) S.107.

84) Vgl. Schultz (Anm. 63) S.66; U. Bürchler, *Kann das*

vermuteten Sanktionen zunächst von den am wenigsten eingreifenden Mitteln Gebrauch gemacht werden.⁸⁵⁾ Dabei steht nicht zur Diskussion, wie das gelegentlich unterstellt wird,⁸⁶⁾ FiaZ zu bagatellisieren. Dieses Delikt verdient eine spürbare Bestrafung. Das ermöglichen aber auch ambulante Sanktionen, z.B. ein Fahrverbot, eine einschneidende Busse, allenfalls Kombinationen dieser Sanktionen.

5. Strafzumessungsprobleme

Ungleichheiten in der Strafzumessung der Verkehrsjustiz haben eine Fülle von Betrachtungen und Analysen ausgelöst. Zwar sind Zumessungsprobleme nicht nur eine Eigentümlichkeit der Verkehrsdelikte,⁸⁷⁾ doch ist bei dieser Deliktsguppe auffallend, dass oft ähnlich gelagerte Gegebenheiten vorliegen und sich aus der Sicht der persönlichen Verhältnisse nicht wesentliche Unterschiede zeigen, weil vielfach der Normalbürger vor dem Richter steht.⁸⁸⁾ Grosse regionale Ungleichheiten bestehen im besondern beim Tatbestand des Fahrens in angetrunkenem Zustand und bei der qualifizierten Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG, wobei sich diese Unterschiede vor allem auf die Abgrenzung zwischen Freiheitsstrafe und Busse und beim Fahren in angetrunkenem Zustand zusätzlich zwischen bedingter und unbedingter Freiheitsstrafe auswirken. Was den Uebergang zwischen Busse und Freiheitsstrafe anbetrifft wurden gemäss Informationen des Bundesamts für Statistik 1986 bei Fahren in angetrunkenem Zustand im Kanton TI bei 75% der Urteile Bussen ausgefällt und 25 % der Urteile lauteten auf Freiheitsstrafe; OW hatte eine Bussenanteil von 74%, GE von 72%, SZ von 67%, auf der andern Seite VD 10%, TG 7%, AI 6%, SH 5% und UR 0%.⁸⁹⁾ Der gesamtschweizerische Durchschnitt lag bei 26,6%. Solche Ungleichheiten sind bei FiaZ vor allem dann unbefriedigend,

Strafrecht an die Verkehrssicherheit einen Beitrag leisten?, Diss. Zürich 1973, S.46; Thiriet (Anm. 65) S.133, 138 f.; Trechsel (Anm. 76) S.92. Zu ähnlichen Studien im Ausland vgl. ZBJV 1970, S.340 f., Rehberg (Anm. 48) S.139 N 81 und Bürchler (siehe oben) S.44 f.

85) Kaiser (Anm. 16) S.521, ders. (Anm. 9) S.430; Kunz (Anm. 75) S.194.

86) So sinngemäss auch Killias (Anm. 76) S.266 f.

87) Vgl. Schultz (Anm. 3) S.509.

88) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.418.

89) Vgl. zu diesen Angaben Riklin (Anm. 24) S.31 f.

wenn ein vergleichbares Verhalten in einem Kanton nur gebüsst und in einem andern Kanton mit einer womöglich unbedingten Freiheitsstrafe belegt wird. Von den ausgesprochenen Freiheitsstrafen wegen FiaZ wurden 1986 im Kanton VD 38% unbedingt verhängt, im Kanton JU 36%, im Kanton ZG 28%; demgegenüber lauteten die Zahlen für OW 10%, GL 7% und UR sowie GE 4%. Der gesamtschweizerische Durchschnitt lag bei 23,35%.⁹⁰⁾

Vielfach wird eine gleichmässige Zumessung nicht nur aus Gründen der Rechtsgleichheit gefordert, sondern man erachtet sie auch als Voraussetzung eines generalpräventiven Effekts der Strafen, da eine gegenteilige Praxis zur Verunsicherung und Beunruhigung der Oeffentlichkeit beiträgt.⁹¹⁾

Es stellt sich die Frage, was gegen krasse Ungleichheiten vorgekehrt werden kann. Es gibt verschiedene Lösungsansätze innerhalb des bestehenden Strafzumessungssystems. Die weiten Strafraumen haben in verschiedenen Kantonen dazu geführt, dass sich die Strafzumessung bei bestimmten Verkehrswiderhandlungen nach Richtlinien ausrichtet, die z.T. durch die Rechtsprechung entwickelt wurden und z.T. auf informellen Absprachen beruhen.⁹²⁾ Dies verhindert allerdings nicht regionale und interkantonale Unterschiede in der Strafzumessung.⁹³⁾ Auf der gesetzgeberischen Ebene wäre zu überlegen, wie weit nicht durch eine stärkere Strafraumgestaltung im Interesse der Gleichbehandlung mittelbar auch der Strafzumessungsvorgang gesteuert werden soll, so z.B. durch besondere Minima oder Maxima, die Aufgliederung einer Norm in qualifizierte und privilegierte Tatbestände mit entsprechend angepassten spezifischen Strafraumen oder durch eine Differenzierung bei der Sanktionsbemessung nach Tätergruppen (namentlich nach Erst- und Rückfalltätern).⁹⁴⁾ Auch ist es ein Mangel, dass dem Gesetz zwar Regeln über die Zumessung einer Busse oder Freiheitsstrafe und die

90) Vgl. zu diesen Angaben Riklin (Anm. 24) S.38.

91) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.418, 431 f.

92) Vgl. zu solchen Tarifen und Richtlinien Rehberg (Anm. 48) S.113 f.; Schultz (Anm. 3) S.509 f.; ders. (Anm. 63) S.238 f. und (Anm. 42) S.166.

93) Nicht näher kann an dieser Stelle auf das von Trechsel vorgeschlagene System-Modell bei der Strafzumessung im Bereich des FiaZ eingegangen werden (vgl. Trechsel, Anm. 76, S.80 f., 93 ff. und Riklin, Anm. 24, S.32 f.).

94) Vgl. dazu Riklin (Anm. 39) S.215 und Kaiser (Anm. 9) S.429. Dies wird heute in der Schweiz beim administrativen Führerausweisentzug praktiziert; vgl. Art. 16/17 SVG.

Gewährung des bedingten Strafvollzugs entnommen werden können, nicht hingegen zur Frage, wann eine Busse nicht mehr ausreicht und eine Freiheitsstrafe auszusprechen ist. Dies ist gerade beim FiaZ Ursache grosser Ungleichheiten, weil oft (aber kantonal unterschiedlich) bis zu einer bestimmten Promillehöhe des Blutalkoholgehalts (z.B. 1,0) ausschliesslich gebüsst und ab einer weiteren Limite (z.B. 1,5 Promillen) stets eine Freiheitsstrafe ausgefällt wird.⁹⁵⁾ Keine Richtlinien sind dem Gesetz auch in Bezug auf die Frage zu entnehmen, wann i.S. von Art. 50 Abs. 2 StGB Freiheitsstrafe und Busse kumulativ auszusprechen sind. Gerade beim bedingten Strafvollzug besteht z.T. das verständliche Bedürfnis der Verbindung mit einer ad hoc spürbaren Sanktion, d.h. einer Busse. Doch bestehen auch hier grosse Uneinheitlichkeiten.

Diesen Fragen wird man gerade auch bei der Revision des Allgemeinen Teils besondere Beachtung schenken müssen, weil bei der Verwirklichung der Vorschläge von Prof. Schultz durch die Vermehrung der Sanktionen grössere Hierarchieprobleme als im geltenden Recht auftreten und im Zusammenhang mit dem Fahrverbot ebenfalls Kumulationsmöglichkeiten vorgesehen sind.⁹⁶⁾ Hinzu kommt, dass das Tagesbussensystem einschneidendere Geldstrafen ermöglichen wird, sodass wohl auch aus diesem Grund das Ermessen des Richters bezüglich der Möglichkeit, gleichzeitig mehrere Sanktionen auszusprechen, eingeschränkt werden muss.

III. ABSCHLUSS

Das Resultat dieser Ueberlegungen ist nicht revolutionär. Im Ergebnis erfüllt das Strafrecht innerhalb der Bemühungen um Verkehrssicherheit nur eine Teilfunktion.⁹⁷⁾ Seine Wirkungsmöglichkeiten und seine Präventionskraft sind begrenzt. Es braucht verschiedene Strategien, um die Verkehrssicherheit zu erreichen. Andere Strategien beziehen sich z.B. auf Verbesserungen des Strassennetzes, die Verkehrsregelung, Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung, den Fahrzeugbau, die Intensivierung der

95) Vgl. dazu Riklin (Anm. 24) S.30.

96) Vgl. Vorentwurf Schultz Art. 38: "Ein Fahrverbot kann allein oder in Verbindung mit einer Freiheitsstrafe oder einer Busse ausgesprochen werden..."

97) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.417.

Ueberwachung und Kontrolle des Verkehrs usw.⁹⁸⁾ Eine radikale Veränderung der Unfallsituation ist durch die Strafjustiz und ihre Zumessungspraxis allein nicht zu erwarten.⁹⁹⁾

Es bleibt jedoch Raum für punktuelle Verbesserungen, so beispielsweise durch eine gesetzgeberische Verstärkung der Etikettierung von Handlungstypen, die einen sozialetischen Vorwurf verdienen¹⁰⁰⁾ und - auf der andern Seite - durch die Schaffung von Strafbefreiungsmöglichkeiten, ferner durch Vorkehren, die dem Richter adäquate Sanktionen zur Verfügung stellen, die ferner eine rasche und gleichmässige Anwendung der Sanktionen ermöglichen und die zudem sicherstellen, dass die rechtspolitischen Grundsätze der Erforderlichkeit und der Verhältnismässigkeit Beachtung finden.

98) Vgl. Schultz (Anm. 3) S.511.

99) Kaiser (Anm. 9) S.417.

100) Vgl. Kaiser (Anm. 9) S.134.