

Universität Luzern
Rechtswissenschaftliche Fakultät
Staatsanwaltsakademie
MAS Forensics 5

Masterarbeit

Auswirkungen des Raser-Tatbestands auf die Rechtsdogmatik und die Rechtspraxis – Eine Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung des Kantons St.Gallen

von

Christian Aldrey, lic.iur.HSG

Betreuer: Prof. Dr. Andreas Eicker

vorgelegt am 15.08.2015

Inhaltsverzeichnis

Literaturverzeichnis.....	V
Materialien.....	X
Abkürzungsverzeichnis.....	XI
Zusammenfassung.....	XV
1 Einleitung.....	1
1.1 Problemstellung, Forschungsfragen und Zielsetzung.....	1
1.2 Hintergründe und Entwicklung zum neuen Tatbestand.....	2
1.2.1 Die altrechtliche Regelung von Art. 90 aSVG.....	2
1.2.2 Die altrechtliche Regelung der Einziehung und Verwertung	6
1.2.3 Entstehungsgeschichte von Art. 90 Abs. 3, 4 und Art. 90a SVG	7
2 Dogmatik / Auslegung des neuen Tatbestands	8
2.1 Anwendungsbereich des Raser-Tatbestands.....	8
2.2 Auslegung des neuen Raser-Tatbestands.....	9
2.2.1 Objektiver Tatbestand.....	9
2.2.2 Subjektiver Tatbestand.....	15
2.3 Einziehung und Verwertung von Fahrzeugen nach neuem Recht.....	16
3 Auswirkungen in der Praxis.....	18
3.1 Analyse der Auswirkungen.....	18
3.2 Unfallzahlen und Geschwindigkeitsüberschreitungen.....	18
3.2.1 Analyse der Unfälle mit Ursache Geschwindigkeit.....	19
3.2.2 Analyse der polizeilich registrierten Geschwindigkeitsüberschreitungen ...	22

3.2.3	Interpretation der Auswertung von Unfallstatistik und Polizeirapporten	25
3.3	Praxis der Staatsanwaltschaft einschliesslich Einziehungen (SG)	27
3.3.1	Staatsanwaltschaftliche Praxis mit Rasertatbeständen.....	27
3.3.2	Staatsanwaltschaftliche Praxis mit Einziehungen.....	28
3.4	Praxis der kantonalen Gerichte	28
3.4.1	Kanton St.Gallen.....	29
3.4.2	Kanton Zürich	29
3.4.3	Kanton Thurgau	31
3.4.4	Kanton Wallis	31
3.4.5	Kanton Solothurn	32
3.4.6	Kanton Aargau	32
3.4.7	Kanton Basel-Stadt	33
3.4.8	Zusammenfassung der kantonalen Rechtsprechung	34
3.5	Bundesgerichtspraxis	35
3.6	Massnahmen	37
3.6.1	Praxis Strassenverkehrsämter mit Rasern	37
3.6.2	Analyse der Führerausweisenzugsstatistik	37
4	Werden diejenigen Täter verfolgt, die verfolgt werden sollten?	39
5	Reform- und Handlungsbedarf.....	41
5.1	Ergebnis	41
5.2	Ausblick.....	47
6	Erklärung.....	50

Anhang 1: Abbildungsverzeichnis	51
Anhang 2: Raserfälle im polizeilichen Rapportierungssystem IPS der Kantonspolizei St.Gallen.....	52

Literaturverzeichnis

- ARNET Lucas Einziehung von Fahrzeugen bei Verkehrsdelikten de lege lata und de lege ferenda, in: Strassenverkehr 1/2012, S. 17 ff.
- BFS Ausländerinnen und Ausländer in der Schweiz, Bericht 2009, Neuchâtel 2008
- bfu STATUS 2015, Statistik der Nichtberufsunfälle und des Sicherheitsniveaus in der Schweiz, Strassenverkehr, Sport, Haus und Freizeit, Bern 2015 (zit. bfu, STATUS 2015)
- bfu SINUS-Report 2014, Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2013, Bern 2014 (zit. bfu, SINUS-Report 2014)
- BOMMER Felix Die strafrechtliche Rechtsprechung des Bundesgerichts im Jahre 2007, in: ZBJV 145/2009, S. 916 ff.
- BÜRGI Silja Der Raser im Strafrecht – Die raserspezifischen Normen und ihre Ursprünge in Medien und Politik, Diss. Luzern 2013, Zürich 2014
- CAVEGN Mario /
WALTER Esther /
SCARAMUZZA
Gianantonio /
AMSTAD Christian /
EWERT Uwe /
BOCHUD Yves
Evaluation der Zweiphasenausbildung, bfu-Report Nr. 68, Bern 2013
- DÉLÈZE Julien /
DUTOIT Hervé
Le „délit de chauffard“ au sens de l’art. 90 al. 3 LCR: éléments constitutifs et proposition d’interprétation, in: AJP 2013, S. 1202 ff.
- ELVIK Rune /
CHRISTENSEN Peter /
AMUNDSEN Astrid
Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model, Institute of Transport Economics, Oslo 2004 (zit. ELVIK/CHRISTENSEN/AMUNDSEN, Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model)

- ELVIK Rune / HOYE Alena / TRULS Vaa / SORENSEN Michael The handbook of road safety measures, 2nd edition, Bingley 2009 (zit. ELVIK/HOYE/TRULS/SORENSEN, The handbook of road safety measures)
- EWERT Uwe / SCARAMUZZA Gianantonio / NIELMANN Steffen / WALTER Esther Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr, bfu-Sicherheitsdossier 06, Bern 2010 (zit. EWERT/SCARAMUZZA/NIELMANN/WALTER, Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr)
- FIOLKA Gerhard Sicherheit im Strassenverkehr – durch Strafrecht?, in: SZK 1/2013 S. 46 ff. (zit. FIOLKA, SZK 1/2013)
- FIOLKA Gerhard Wie „sicura“ ist die verschärfte Strafbestimmung von Art. 90 SVG?, in: Probst Thomas, Werro Franz, Strassenverkehrsrechts-Tagung 24.-25. Juni 2014, Bern 2014, S. 95 ff. (zit. FIOLKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2014)
- FIOLKA Gerhard Grobe oder „krasse“ Verkehrsregelverletzung? Zur Auslegung und Abgrenzung von Art. 90 Abs. 3-4 SVG, in: Schaffhauser René (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013, Bern 2013 S. 345 ff. (zit. FIOLKA, JB-SVR 2013)
- FIOLKA Gerhard Qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung bei Überschreitung der Grenzwerte nach Art. 90 Abs. 4 SVG – eine „unwiderlegbare Vermutung“?, in: Strassenverkehr 1/2015, S. 31 ff. (zit. FIOLKA, Strassenverkehr 1/2015)
- GIGER Hans Zum Prinzip des überschüssenden Erfolgs in der Strassenverkehrsgesetzgebung, in: Strassenverkehr 1/2013, S. 4 ff.
- GODENZI Gunhild / BÄCHLI-BIÉTRY Jaqueline Tötungsvorsatz wider Willen? – Die Praxis des Bundesgerichts bei Raserdelikten, in: Schaffhauser René (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St.Gallen 2009 S. 561 ff.
- JEANNERET Yvan Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière (LCR), Commentaire Stämpfli CS, Bern 2007 (zit. JEANNERET,

- Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, Art. 90 N 2)
- JEANNERET Yvan Le chauffard peut-il encore être un meurtrier?, in: Strassenverkehr 2/2009, S. 14 ff. (zit. JEANNERET, Strassenverkehr 2/2009)
- JEANNERET Yvan Via sicura: le nouvel arsenal pénal, in: Strassenverkehr 2/2013, S. 31 ff. (zit. JEANNERET, Strassenverkehr 2/2013)
- KANT Immanuel Reflexionen zur Anthropologie, in: Akademieausgabe von Immanuel Kants gesammelten Werken, Band XV, Duisburg-Essen 2007/2008
- KANTONSPOLIZEI St.Gallen Verkehrsunfallstatistik 2014, Kanton St.Gallen, St.Gallen 2015 (zit. KANTONSPOLIZEI St.Gallen, Verkehrsunfallstatistik 2014)
- KRUMM Jürg Die Sicherungseinziehung von Motorfahrzeugen, in: AJP 2013, S. 375 ff.
- METZGER Peter Schweizerisches juristisches Wörterbuch einschliesslich Versicherungsrecht mit Synonymen und Antonymen, Bern; Stuttgart; Wien, 1996
- MIZEL Cédric Le délit de chauffard et sa répression pénale et administrative, in: AJP 2013, S. 189 ff. (zit. MIZEL, AJP 2013)
- MIZEL Cédric Via sicura: qui de neuf en droit administratif? in: Strassenverkehr 2/2013, S. 6 ff. (zit. MIZEL, Strassenverkehr 2/2013)
- MÜLLER Christoph / RISKE Olivier Via sicura: Confiscation de véhicules en cas de délits routiers – A quoi le tiers propriétaire doit-il s’attendre?, in: Strassenverkehr 2/2013, S. 53 ff.
- NIGGLI Marcel
Alexander / FIOILKA
Gerhard Ordnungswidrigkeit, einfache und grobe Verkehrsregelverletzung – Strafrechtliche Grenzziehungen und deren Problematik, in: Probst Thomas, Werro Franz, Strassenverkehrsrechts-Tagung 14.-15. Juni 2012, Bern 2012, S. 99 ff. (zit. NIGGLI/FIOILKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2012)

- NIGGLI Marcel
Alexander / HEER
Marianne /
WIPRÄCHTIGER Hans
(Hrsg.)
Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, Art.
196-457 StPO, 2. Auflage, Basel 2014 (zit. BEARBEITER, BSK
stopp, Art. 268 N 12)
- NIGGLI Marcel
Alexander / MAEDER
Stefan
Was schützt eigentlich Strafrecht (und schützt es überhaupt
etwas)?, in AJP 2011, S. 443 ff. (zit. NIGGLI/MAEDER, AJP 2011)
- NIGGLI Marcel
Alexander / PROBST
Thomas / WALDMANN
Bernhard (Hrsg.)
Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014 (zit.
BEARBEITER, BSK SVG, Art. 90 N 32)
- NILSSON Göran
Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the
Effect of Speed on Safety, Diss. Lund 2004
- RIKLIN Franz / ROTH
Andreas
Straf- und Verwaltungsrecht – Wichtige Urteile, in: Stöckli
Hubert, Werro Franz, Strassenverkehrsrechts-Tagung 16.-17.
März 2006, Bern 2006, S. 257 ff.
- SCHULTZ Hans
Rechtsprechung und Praxis zum Strassenverkehrsrecht in den
Jahren 1983-1987, Bern 1990
- SCHWEIZER Mark
Raserurteile: Verwässerung des Eventualvorsatzes, in: Plädoyer
2/2007, S. 32 ff.
- WEISSENBERGER
Philippe
Reformpaket „Via sicura“: Wichtigste Neuerungen und
Anwendungsprobleme, in: Schaffhauser René (Hrsg.), Jahrbuch
zum Strassenverkehrsrecht 2012, Bern 2012, S. 417 ff.
- WIPRÄCHTIGER Hans
Härtere Strafen für Schnellfahrer? Genügen Gesetzgebung und
Gerichtspraxis beim Umgang mit Rasern?, in: Strassenverkehr
1/2009, S. 5 ff. (zit. WIPRÄCHTIGER, Strassenverkehr 1/2009)

- WIPRÄCHTIGER Hans /
WIRTH Meret Auslegung des Raserbegriffs gestützt auf die beiden Absätze 3
und 4 von Art. 90 SVG, in: Strassenverkehr 1/2015, S. 35 ff. (zit.
WIPRÄCHTIGER/WIRTH, Strassenverkehr 1/2015)
- WOHLERS Wolfgang /
COHEN Emanuel Verschärfte Sanktionen bei Tempoexzessen und sonstigen
„elementaren“ Verkehrsregelverletzungen, in: Strassenverkehr
4/2013, S. 5 ff.

Materialien

Botschaft zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr vom 20. Oktober 2010 BBl 2010, 8447 ff.

Bekanntmachung des Zustandekommens der Eidgenössischen Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ vom 05. Juli 2011 BBl 2011, 6155 f.

Botschaft zur Änderung des Zollgesetzes vom 06. März 2015 BBl 2015, 2883 ff.

Entwurf Zollgesetz vom 06. März 2015 BBl 2015, 2931 ff.

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Antiblockiersystem
Abs.	Absatz
ADMAS	Register für Administrativmassnahmen
AJP	Aktuelle Juristische Praxis (Zürich)
al.	alinea (= Absatz)
Art.	Artikel
art.	article (= Artikel)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
aSVG	altes Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01), Stand vor dem 01.01.2013
ATF	Arrêts du Tribunal fédéral suisse, Recueil officiel (=BGE)
BBl	Bundesblatt
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts
BGer	Bundesgericht
BV	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18.04.1999 (SR 101)
bzw.	beziehungsweise
CHF	Schweizer Franken

CPS	Conférence des procureurs de Suisse (= Schweizerische Staatsanwäte-Konferenz)
Cst.	Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (= Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, SR 101)
d.h.	das heisst
Diss.	Dissertation
E.	Erwägung
etc.	et cetera (= und die übrigen Dinge)
EU	Europäische Union
f.	folgende
ff.	fortfolgende
GPS	Global Positioning System Geräte
h	Stunden
Hrsg.	Herausgeber
i.c.	in casu (= im vorliegenden/konkreten Fall)
i.d.R.	in der Regel
i.V.m.	in Verbindung mit
inkl.	inklusive
km/h	Kilometer pro Stunde
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (= Strassenverkehrsgesetz, SR 741.01)
lit.	litera (= Buchstabe)
m. E.	meines Erachtens

MISTRA	Managementinformationssystem Strasse und Strassenverkehr, Fachapplikation Verkehrsunfälle
N	Note, Randnote
NZZ	Neue Zürcher Zeitung (Zürich)
OBG	Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 (SR 741.03)
S.	Seite
SG	Kanton St.Gallen
SMS	Short Message Service (Kurzmitteilungen über Mobiltelefon)
sog.	so genannt
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts (Systematische Rechtssammlung)
SSK	Schweizerische Staatsanwälte-Konferenz
StGB	Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (SR 311.0)
StPO	Schweizerische Strafprozessordnung vom 05. Oktober 2007 (SR 312.0)
SUS	Strafurteilsstatistik des BFS
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
SZK	Schweizerische Zeitschrift für Kriminologie (Bern)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
vgl.	vergleiche
Via sicura	Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr

VRV	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11)
z.B.	zum Beispiel
ZBJV	Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins (Bern)
Ziff.	Ziffer
zit.	zitiert als

Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit setzt sich mit der zentralen Frage auseinander, wie der neue Raser-Tatbestand und das Einziehen von Raserfahrzeugen seit deren Einführung am 01.01.2013 in der Rechtspraxis umgesetzt werden und wie sie sich auf die Rechtsdogmatik auswirken. Dabei wird untersucht, inwieweit die entstandenen dogmatischen Fragen in der Praxis geklärt werden konnten. Weiter wird die Frage beantwortet, ob der Raserbegriff des Gesetzgebers die in der Praxis agierenden Risikotäter auch wirklich erfasst.

In einem ersten Schritt wird die Ausgangslage vor der Einführung des Raser-Tatbestands aufgezeigt. Art. 90 aSVG war früher als zweistufige Blankettstrafnorm konzipiert, welche jeweils mit einer verletzten Verkehrsregel ergänzt werden musste. Die einfache Verkehrsregelverletzung war als Übertretung, die grobe Verkehrsregelverletzung als Vergehen ausgestaltet. Bis dahin wurden Tatfahrzeuge von Rasern mit Art. 69 StGB eingezogen. Der Verwertungserlös musste dem Täter nach Abzug der Verfahrenskosten und der Sanktion ausbezahlt werden.

Die Entstehungsgeschichte der neuen Rasernorm war ein mehrjähriger Prozess, welcher in der entscheidenden Gesetzgebungsphase in einem medial aufgeputschten Klima massiv geändert wurde und abrupt in die Realisierung gelangte. Getrieben von einer Häufung aufsehenerregender Raserunfälle reichte RoadCross 2011 die Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ ein. Die Forderungen der Initiative wurden praktisch ohne Anpassungen und Diskussionen im Parlament in das Massnahmenpaket des Bundes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Via sicura übernommen und realisiert.

Durch diese Vorgeschichte entstanden sehr viele neue Rechtsbegriffe, welche einer Interpretation bedürfen. Der Art. 90 SVG wurde als dreistufige Verbrechensnorm um die krasse Verkehrsregelverletzung ergänzt. Der neue Absatz 3 nennt drei Regelbeispiele, welche eine krasse Verkehrsregelverletzung darstellen: krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen und Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen. Dabei wird das erste und wichtigste Regelbeispiel der krasen Missachtung der Höchstgeschwindigkeit in Absatz 4 konkretisiert. Hier hat der Gesetzgeber die unwiderlegbare Rechtsvermutung festgeschrieben, dass bei Erreichen oder Überschreiten der in Absatz 4 definierten Geschwindigkeitslimiten die Voraussetzungen von Absatz 3 automatisch als erfüllt gelten. Art. 90 Abs. 3 SVG ist sehr offen formuliert und daher sind auch weitere ungenannte Regelbeispiele in Zukunft möglich.

Die Einziehung von Raserfahrzeugen nach Art. 90a SVG ist auf Tatbestände von Art. 90 Abs. 2 und 3 SVG anwendbar. Grundsätzlich ist Art. 90a SVG an Art. 69 StGB ausgerichtet, welchen er aber bei Verkehrsdelikten als *lex specialis* verdrängt. Der übrig gebliebene Verwertungserlös braucht dem Täter nicht mehr ausbezahlt zu werden.

Die Verkehrsunfallstatistik zeigt, dass die Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten in der Schweiz trotz steigender Fahrzeugzulassungen seit 1970 rückläufig ist. Dies ist der technischen Fahrzeugentwicklung, der Einführung von Sicherheitsvorschriften, der stetigen Verbesserung der Strasseninfrastruktur und der fortlaufenden Kontrolltätigkeit der Polizei zu verdanken. Somit gab es statistisch gesehen keine Notwendigkeit für die Einführung der Rasernorm. Auch die Zahl der Unfälle mit Ursache Geschwindigkeit ist im Kanton St.Gallen rückgängig.

Eine Analyse der polizeilich registrierten Unfälle im Kanton St.Gallen zeigt, dass Raserdelikte vor allem ausserorts und auf Autobahnen verübt werden. Es sind die gleichen Tendenzen wahrnehmbar wie bei der Einführung der 0,5⁰/₀₀-Alkohol-Grenze. Zunächst sank die Zahl der bei Alkoholkontrollen positiv getesteter Verkehrsteilnehmer, da der neue Tatbestand in der Öffentlichkeit diskutiert wurde. Danach verflüchtigte sich dieser Effekt und es wurden wieder mehr alkoholisierte Fahrzeuglenker registriert. Im Kanton St.Gallen steigt die Zahl der Raserfälle seit 2014 wieder an. Die Auswertung nach Nationalitäten zeigt, dass mehr Schweizer als Ausländer verzeigt wurden. Erstaunlich dabei ist, dass die Raser meist aus handwerklichen Berufen stammen und diese Berufe hauptsächlich von ausländischen Arbeitnehmern ausgeübt werden. Des Weiteren lässt sich feststellen, dass nur gerade 8% der Raser aus Berufen mit starkem Bezug zu Fahrzeugen stammen. Am meisten Raserdelikte werden von Männern im Alter von 21-30 Jahren verübt. Gemäss den Rapporten der Polizei sind die Sicherstellungen von Raserfahrzeugen stark angestiegen.

In der staatsanwaltschaftlichen Praxis ergehen in Raserfällen mit den neuen Strafuntergrenzen fast nur noch Anklagen. In der Regel sind die Täter geständig und daher kommt meist das abgekürzte Verfahren zur Anwendung. Die Strafen fallen deutlich höher aus als noch vor der Einführung der Rasernorm. Auch hier zeigt ein Blick in die Statistik, dass die Zahl der Verurteilungen nach Art. 90 Abs. 3 SVG seit 2013 stark ansteigt.

Die kantonalen Gerichte und das Bundesgericht mussten sich im Zusammenhang mit Raserdelikten fast nur mit dem Art. 90a SVG beschäftigen. Für einen Raser scheint die Wegnahme seines Fahrzeugs härter zu sein als die Sanktion des Strafrichters. Die Gerichte

urteilten bis anhin mit Mass und fügten sich dem Willen des Gesetzgebers – klare Fehlurteile, welche von den oberen Instanzen korrigiert werden mussten, gab es wenige.

Grundproblem des Raser-Tatbestands ist jedoch, dass er aufgrund seiner Entstehungsgeschichte nur die Hochrisikogruppe der Raser anspricht. Die weitaus grössere Gruppe in der Bevölkerung, welche nur ab und zu „zu schnell fährt“, ist jedoch öfter Teil des Problems. Diese Gruppe sieht sich nicht als Raser und fühlt sich damit vom Raser-Tatbestand nicht angesprochen. Eine kleine Hochrisikogruppe, wie die der Raser, lässt sich daher schneller beeinflussen als eine grosse unbestimmte Masse. Darauf ist wohl das Ausbleiben der aufsehenerregenden Raserunfälle zurückzuführen. Das Problem ist jedoch nicht gelöst. Bereits sind Anzeichen vorhanden, dass sich dieses Problem ins nahe Ausland (z.B. Süddeutschland) verlagert hat, wo sich die Unfälle von Schnellfahrern mit Schweizer Kennzeichen häufen.

Zwar ist die Wirkung des Raser-Tatbestands bis heute bescheiden geblieben. Ein Gesetz alleine kann nicht viel bewirken. Daher ist für eine bessere Wirkung nicht einfach nur eine Revision entscheidend, sondern die Griffigkeit der normbegleitenden Massnahmen. Solche Begleitmassnahmen, welche verstärkt werden müssen, sind z.B. die polizeiliche Kontrolltätigkeit, eine automatisierte Verkehrsüberwachung, Präventionskampagnen, Verbesserungen der Strasseninfrastruktur, das Verfahren zum Erhalt des definitiven Führerausweises und die internationale Einflussnahme auf die Automobilindustrie.

Trotzdem haben der Raser-Tatbestand und die Einziehung von Raserfahrzeugen in der Praxis einige Verbesserungen gebracht. Heute ist eine Handhabe auch für Raserfälle vorhanden, bei denen es „gerade noch einmal gut ausgegangen“ ist. Die Verfahren bei der Staatsanwaltschaft laufen schneller als vor der Einführung. Auch die erleichterte Einziehung kann als wirksames Drohmittel gegen Raser gesehen werden. Wir brauchen daher Gesetze und Massnahmen, welche aufeinander abgestimmt sind. Denn das Raserproblem wird sich trotz steigenden Staustunden und Kapazitätsengpässen auf der Strasse auch in Zukunft nicht von selbst lösen.

1 Einleitung

1.1 Problemstellung, Forschungsfragen und Zielsetzung

Im Strassenverkehrsrecht erleben wir einen immer schneller werdenden Wechsel der Normen gemäss dem Motto: Nichts ist beständiger als die Unbeständigkeit!¹ Auch WEISSENBERGER bemerkte dazu: „In schnellem – um nicht zu sagen in rasendem – Tempo folgt eine Gesetzes- bzw. Verordnungsrevision auf die andere.“² Zum hochproduktiven Gesetzgeber kommt die reiche Kasuistik hinzu, welche diesen Wandel in der Strassenverkehrsgesetzgebung stetig vorantreibt.

Eines der grösseren Gesetzgebungsprojekte, welches auch noch während der nächsten Jahre umgesetzt wird, ist das Handlungsprogramm des Bundes mit dem Namen Via sicura. Es wurde mit dem Ziel lanciert, die Verkehrssicherheit in der Schweiz weiter zu erhöhen. Mit diesem Programm wurde per 01.01.2013 der neue Raser-Tatbestand mit Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG eingeführt. Zudem wurde das Einziehen von Raserfahrzeugen in Art. 90a SVG neu geregelt. Diese neuen Regelungen bringen einige Fragen mit sich, da durch die politischen Verhältnisse im Gesetzgebungsprozess von Via sicura viele neue und unbestimmte Begriffe aus einer Initiative in das SVG eingeführt wurden.

Als sich Via sicura noch im Gesetzgebungsprozess befand, gab es eine Häufung von extremen Raserunfällen, bei welchen einige Menschen ihr Leben verloren. Mit grosser Empörung wurden diese Fälle medial aufgenommen und fanden so direkten Eingang in den Gesetzgebungsprozess von Via sicura. Seit Inkrafttreten des Raser-Tatbestands am 01.01.2013 ist eine scheinbare Ruhe eingetreten. Der letzte aufsehenerregende Raserunfall im Kanton St.Gallen ereignete sich am 17. Januar 2012 in Staad, bei welchem ein Pizzakurier und vierfacher Familienvater ums Leben kam.³

Es stellt sich nun die Frage, ob der Raser-Tatbestand Wirkung zeigt. Nach zwei Jahren in Kraft, möchte diese Arbeit eine erste Bilanz ziehen. Dazu sollen die Verkehrsunfallstatistik und die polizeilich registrierten Geschwindigkeitsübertretungen analysiert werden, um zu sehen, ob es seit der Einführung des neuen Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG Veränderungen gegeben hat. In einem

¹ Frei nach KANT Immanuel, Reflexionen zur Anthropologie, Nr. 479, AA XV, Seite 202.

² WEISSENBERGER, JB-SVR 2012, S. 418.

³ Vgl. ELSENER, Marcel, Kurier tot, Raser verhaftet, St.Galler Tagblatt vom 19.01.2012, <<http://www.tagblatt.ch/ostschweiz/ostschweiz/sg-os/Kurier-tot-Raser-verhaftet;art192,2832543>> (Stand: 02.08.2015).

weiteren Schritt soll der staatsanwaltliche Umgang mit diesen neuen Fällen geprüft werden. Der Analyseteil wird mit einer Übersicht über die vorhandene kantonale bzw. bundesgerichtliche Rechtsprechung und die vom Strassenverkehrsamt ausgesprochenen Massnahmen abgeschlossen.

Dabei werden folgende Forschungsfragen geklärt:

- Gab es durch die Einführung des Raser-Tatbestands weniger Unfälle als vorher?
- Was für Personen verbergen sich in der Praxis hinter dem Begriff „Raser“?
- Deckt sich der Raserbegriff des Gesetzgebers mit den in der Praxis agierenden Tätern?
- Inwieweit konnten die dogmatischen Fragen in der Praxis geklärt werden?

Ziel dieser Masterarbeit ist es, den beiden zentralen Fragen nachzugehen, wie der neue Raser-Tatbestand und das Einziehen von Raserfahrzeugen seit deren Einführung in der Praxis umgesetzt wurden und was für eine Wirkung sie erzielt haben.

Die Rechtsprechung zum Eventualvorsatz bei Tötungsdelikten im Zusammenhang mit Strassenverkehrsunfällen und die Sicherungseinziehung gemäss Art. 69 StGB werden nur so weit es für die vorliegenden Forschungsfragen notwendig ist behandelt. Auch die psychologischen Aspekte, welche einen Mensch zum Raser machen, werden nur ansatzweise behandelt. Eine tiefere Auseinandersetzung mit diesen Themen würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

1.2 Hintergründe und Entwicklung zum neuen Tatbestand

Im nachfolgenden Kapitel wird die Ausgangslage bei der Einführung des Raser-Tatbestands erhoben. Dabei soll die Frage geklärt werden, wie Art. 90 SVG vor der Einführung der neuen Absätze aussah und was konkret hin zum neuen Raser-Tatbestand verändert wurde.

1.2.1 Die altrechtliche Regelung von Art. 90 aSVG

Art. 90 aSVG stellte die Verletzung von Verkehrsregeln unter Strafe. Es handelte sich dabei um eine Blankettstrafnorm, d.h. sie musste bei ihrer Anwendung durch die verletzten

Verkehrsregeln aus dem 3. Titel des SVG ergänzt werden.⁴ Bis zum 01.01.2013 war der Art. 90 aSVG als zweistufige Norm ausgestaltet.⁵

Einfache Verkehrsregelverletzungen wurden durch Art. 90 Ziff. 1 aSVG als Übertretung mit Busse bestraft.⁶ Gemäss Art. 100 Ziff. 1 SVG war auch die fahrlässige Begehung einer einfachen Verkehrsregelverletzung strafbar. Das OBG sah für viele dieser Übertretungen pauschale Bussenbeträge bis zu CHF 300.- vor.⁷ Für darüber hinausgehende Bussen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen hatte die Schweizerische Staatsanwälte-Konferenz (SSK) spezifische Empfehlungen herausgegeben.⁸

Grobe Verkehrsregelverletzungen wurden gemäss Art. 90 Ziff. 2 aSVG als Vergehen mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe geahndet. Zwei Elemente mussten kumulativ erfüllt sein: Es musste eine wichtige Verkehrsregel verletzt worden und dadurch eine ernstliche Gefahr für Dritte entstanden sein.⁹ In der Praxis wurde hier aber vielfach nicht sauber zwischen den beiden Elementen unterschieden, sondern eher eine Gesamtwürdigung angestellt.¹⁰ Das Bundesgericht ging davon aus, dass eine Verletzung von Verkehrsregeln grob sei, wenn ihr ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges Verhalten zugrunde lag, was ein schweres Verschulden oder zumindest eine grobe Fahrlässigkeit voraussetzte.¹¹ Welche Verkehrsregeln besonders wichtig waren und welche weniger, war nicht geregelt. Es kam auf die konkreten Umstände an, welche eine Verkehrsregel als besonders wichtig erscheinen liess oder eben nicht.¹² Es galt als eher unwahrscheinlich, dass sich das Bundesgericht zu einer „Bewertung“ von Verkehrsregeln äussern würde.¹³ Des Weiteren sprach Art. 90 Ziff. 2 aSVG

⁴ Vgl. JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, Art. 90 N 2.

⁵ Vgl. WOHLERS/COHEN, Strassenverkehr 4/2013, S. 5.

⁶ Vgl. NIGGLI/FIOLKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2012, S. 101.

⁷ Vgl. FIOLKA, BSK SVG, Art. 90 N 32.

⁸ Siehe: <http://www.ssk-cps.ch/sites/default/files/strafmasseempfehlungen_svg_version_dv_14_final_d_0.pdf> (Stand: 02.08.2015).

⁹ Vgl. JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, Art. 90 N 19.

¹⁰ Vgl. NIGGLI/FIOLKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2012, S. 110.

¹¹ Vgl. BGE 92 IV 145 E. 3.

¹² Vgl. BGE 106 IV 49 E. 2a.

¹³ Vgl. NIGGLI/FIOLKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2012, S. 111.

von einer ernstlichen Gefahr, welche erfüllt sein musste. Für das Bundesgericht reichte schon eine erhöhte abstrakte Gefahr, damit die ernstliche Gefahr erfüllt war. Es genügte daher bereits das Vorhandensein der naheliegenden Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung.¹⁴

Mit der Revision wurden die Ziffern in Absätze umbenannt und einige redaktionelle Änderungen vorgenommen. Materiell wurde an den Ziffern 1 bis 3 des Art. 90 aSVG nichts verändert.

Der Art. 90 aSVG wies eine relativ tiefe Sanktionshöhe für Verkehrsregelverstösse auf, was in sog. „Raserfällen“ zu Akzeptanzproblemen in der Öffentlichkeit führte. WOHLERS/COHEN beschrieben die Situation folgendermassen: „Mit dem Aufkommen der Raserproblematik stand die Praxis vor dem Problem, dass sie mit den Art. 90 Ziff. 2 aSVG und Art. 117 StGB [Asperationsprinzip: Man geht vom schwersten Delikt aus, also der fahrlässigen Tötung mit Freiheitsstrafe bis 3 Jahre, Verschärfung bis maximal 4 ½ Jahre möglich] den in der massenmedial aufgeputschten Öffentlichkeit offenbar vorhandenen Bestrafungsbedürfnissen nicht angemessen Rechnung tragen konnte.“¹⁵

Um diesem öffentlichen Druck nachzukommen, versuchte die Rechtsprechung in einer fragwürdigen Praxisänderung, sich den Anwendungsbereich der vorsätzlichen Tötungsdelikte zu eröffnen.¹⁶ Damit konnte die durch Art. 90 Ziff. 2 aSVG und Art. 117 StGB vorgegebene Strafobergrenze auf die Strafhöhe der Vorsatzdelikte erweitert werden.

Angestossen wurde die Entwicklung durch die Verurteilung eines Rasers wegen eventualvorsätzlicher Tötung (inkl. weiterer Delikte: 10 Jahre Zuchthaus, CHF 1'000.- Busse) am 06.10.1986. Damals zog das Bundesgericht wegen dieses Entscheids grosse Aufmerksamkeit auf sich. Es handelte sich um einen Fahrer, welcher in einem Lamborghini nachts mit 240 km/h auf der Autobahn im Kanton Waadt unterwegs war. Trotz eingeleitetem Bremsmanöver fuhr er auf ein stehendes Unfallauto auf, wobei zwei Personen getötet wurden. Das Bundesgericht verwies dabei auf die Ausführungen zum Willensmoment der ersten Instanz: „Les juges de première instance relèvent encore l'égoïsme, la satisfaction d'une soif

¹⁴ Vgl. JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, Art. 90 N 25; BGE 122 IV 177 E. 2d.

¹⁵ WOHLERS/COHEN, Strassenverkehr 4/2013, S. 5.

¹⁶ Vgl. WOHLERS/COHEN, Strassenverkehr 4/2013, S. 6; Vgl. JEANNERET, Strassenverkehr 2/2009, S.15.

de vitesse et du désir d'épater ayant poussé le conducteur à rouler sur une grande distance à une allure proprement aberrante; il est qualifié de kamikaze et de conducteur suicidaire au volant d'une bombe roulante.“¹⁷ Das Gericht schloss somit von den äusseren Gegebenheiten auf den Willen des Täters. Gerade dieses Willensmoment ist aber in der Lehre meist umstritten, da es „(...) beinahe beliebiger Ausdeutung zugänglich ist.“¹⁸

Nach diesem Urteil war es fast 20 Jahre ruhig um die Anwendung der Wahrscheinlichkeitstheorie¹⁹ bei Rasern, und das Bundesgericht schien wieder zu seiner ursprünglichen Rechtsprechung mit der Annahme von bewusster oder unbewusster Fahrlässigkeit zurückgekehrt zu sein.²⁰

In zwei darauffolgenden Urteilen vom 26.04.2004 (Autorennen Gelfingen)²¹ und vom 28.03.2006 (Autorennen auf der Autobahnausfahrt Winterthur-Töss)²² kehrte das Bundesgericht zur Wahrscheinlichkeitstheorie zurück.

Dann aber in den Urteilen vom 21.01.2007 (Autorennen mit Frontalkollision bei Muri)²³, vom 29.01.2008 (Schleuderfahrt aus einer Kurve bei Crans-Céligny)²⁴ und vom 28.12.2008 (seitliches Rammen auf der Autobahn bei Leuzingen)²⁵ verneinte das Bundesgericht einen Eventualvorsatz.

¹⁷ Unveröffentlichtes Urteil des BGer vom 06.10.1986 in: SCHULTZ, Rechtsprechung und Praxis, S. 92 ff.; siehe auch: RIKLIN/ROTH, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2006, S. 258 f.

¹⁸ BOMMER ZBJV 145/2009, S. 923; Vgl. auch: BÜRGI, Raser im Strafrecht, S.81 f.

¹⁹ Definition nach METZGER: Bei der Beurteilung des adäquaten Kausalzusammenhanges zwischen der Tat und dem eingetretenen Erfolg ist dieser dem Täter schon dann zuzurechnen, wenn er durch pflichtgemässes Handeln mit hoher Wahrscheinlichkeit vermieden worden wäre.

²⁰ Vgl. SCHWEIZER, Raserurteile, S. 37.

²¹ BGE 130 IV 58.

²² Urteil des BGer 6S.114/2005 vom 28.03.2006.

²³ BGE 133 IV 9.

²⁴ Urteil des BGer 6B_519/2007 vom 29.01.2008.

²⁵ BGE 133 IV 1.

Kurz darauf folgten wieder zwei Urteile, in denen der Eventualvorsatz bejaht wurde (Schleuderfahrt mit Frontalkollision in Lyss und Autorennen mit Kollision des vorderen Fahrers mit Linksabbieger in Schönenwerd).²⁶

Somit wird klar, dass die Wahrscheinlichkeitstheorie keine optimale Lösung darstellt und nicht einfach auf jeden Raserfall anzuwenden ist. Die Verwendung des Eventualvorsatzes scheint also weder zu überzeugen, noch ist sie abzulehnen. BOMMER kommt daher zu folgender Annahme: „Wo es am Todeseintritt fehlt, hat die Bestreitung des Eventualvorsatzes leichteres Spiel als dort, wo die Tat mit bösen Folgen endet.“²⁷

1.2.2 Die altrechtliche Regelung der Einziehung und Verwertung

Tatfahrzeuge von Rasern wurden bis zur Einführung von Art. 90a SVG gestützt auf Art. 69 StGB (Sicherheitseinziehung) eingezogen. Gemäss dem Bundesgericht verfügt der Richter ohne Rücksicht auf die Strafbarkeit einer bestimmten Person die Einziehung gemäss Art. 69 StGB unter anderem von Gegenständen, mit denen eine strafbare Handlung begangen wurde, wenn die Gegenstände die Sicherheit von Menschen, die Sittlichkeit oder die öffentliche Ordnung gefährden.²⁸ Der Richter hat also im Sinne einer Gefährdungsprognose zu prüfen, ob es hinreichend wahrscheinlich ist, dass der Gegenstand in der Hand des Täters die öffentliche Ordnung auch in Zukunft gefährdet.²⁹ Dies bildet ein erstes Hindernis für die Anwendung der Sicherheitseinziehung.

Die Einziehung eines Fahrzeuges stellt einen Eingriff in die Eigentumsgarantie von Art. 26 BV dar und muss daher gemäss Art. 36 BV verhältnismässig sein. Hierin ist die zweite Hürde des Art. 69 StGB zu sehen. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit verlangt, dass die in das Eigentum eingreifende Massnahme geeignet ist, das angestrebte Ergebnis herbeizuführen. Gleichzeitig darf dieses Ergebnis nicht durch eine mildere Massnahme erreicht werden können.³⁰

²⁶ Urteil des BGer 6B_168/2010 vom 04.06.2010; Urteil des BGer 6B_461/2012 vom 06.05.2012.

²⁷ BOMMER ZBJV 145/2009, S. 921.

²⁸ BGE 116 IV 119 E. 1.

²⁹ BGE 137 IV 255 E. 4.4.

³⁰ BGE 135 I 215 E. 3.3.1.

Der Verwertungserlös des Fahrzeuges ist dem Täter nach Abzug der Verfahrenskosten und der Strafe auszuführen, was kontraproduktiv erscheint. Denn so erhält der Täter Geld zurück, welches er wieder für die Beschaffung eines neuen Fahrzeuges einsetzen kann. Die Aushändigung eines Verwertungsüberschusses ist jedoch zur Wahrung der Verhältnismässigkeit nach Art. 36 Abs. 3 BV notwendig, da die Sicherungseinziehung letztlich eine Schutzmassnahme und keine Strafe darstellt.³¹

1.2.3 Entstehungsgeschichte von Art. 90 Abs. 3, 4 und Art. 90a SVG

Im Jahre 2000 erteilte Altbundesrat Moritz Leuenberger der bfu den Auftrag, eine neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik auf Grundlage der „Vision Zero“³² zu erarbeiten. Bereits schon damals waren Raser ein Thema in der Öffentlichkeit.³³ Zwei Jahre später wurde das UVEK durch den Bundesrat beauftragt, mit dem Projekt VESIPO³⁴ die Elemente dieser Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik unter Berücksichtigung der grösstmöglichen politischen Akzeptanz festzulegen. Dieses Projekt wurde 2005 mit dem „Schlussbericht Via sicura“ abgeschlossen.³⁵ Das UVEK wurde in der Folge im 2008 vom Bundesrat beauftragt, eine Vernehmlassungsvorlage mit verschiedenen Varianten zu erarbeiten. Die Vernehmlassung endete 2009. Danach wurde die Botschaft zu Via sicura ausgearbeitet.³⁶

Aufgrund einer Häufung von heftigen Verkehrsunfällen, welche Raser verursachten, wurde im Jahre 2010 durch RoadCross³⁷ die Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ lanciert.³⁸ Damit wollte man gegen Raser härtere Sanktionen einführen. Diese Initiative genoss über das ganze politische Spektrum hinweg beträchtliche Unterstützung, lagen doch auch zahlreiche

³¹ Vgl. ARNET, Strassenverkehr 1/2012, S. 21.

³² Sicherheitsphilosophie, welche auf der Überzeugung beruht, dass Verkehrsunfälle mit Toten und Schwerverletzten nicht hingenommen werden dürfen. Es ist ein Idealbild des Strassenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte, Vgl. BBl 2010, 8461.

³³ Vgl. HAGENBÜCHLE Walter, Wie Raser ausgebremst werden können, in: NZZ vom 09.07.2004, S. 15.

³⁴ Projekt „Verkehrssicherheits-Politik“.

³⁵ BBl 2010, 8461.

³⁶ BBl 2010, 8462.

³⁷ RoadCross Schweiz ist eine Stiftung, welche Prävention und Bewältigung von Unfällen sowie von Schädigungen durch den Strassenverkehr bezweckt, siehe: <<http://www.roadcross.ch/site/uber-uns/>> (Stand: 02.08.2015)

³⁸ Vgl. FIOLKA, SZK 1/2013 S.47; Vgl. BBl 2011, 6155.

parlamentarische Vorstösse zum Thema Raser vor.³⁹ Gleichzeitig kam Via sicura in die entscheidende Schlussphase des Gesetzgebungsprozesses. Hier wurden durch das Parlament unter dem öffentlichen Druck mehrere Inhalte der Initiative wortwörtlich übernommen und so zum Kern der Revision des SVG. Diese fanden in den Absätzen 3 und 4 des Art. 90 SVG Niederschlag und sind seit dem 01.01.2013 in Kraft.⁴⁰ Die „Raserinitiative“ wurde, da die Anliegen der Initianten vollumfänglich (praktisch ohne Anpassungen und grössere Diskussionen) umgesetzt wurden, daraufhin zurückgezogen.⁴¹

Via sicura sah anfangs eine Vielzahl von weiteren Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Im Verlaufe der Vernehmlassung und danach in den parlamentarischen Beratungen wurden viele dieser Massnahmen wieder herausgestrichen, was letztlich zu einer unspektakulären, aber in seinen Auswirkungen doch nicht zu unterschätzenden Vorlage führte.⁴² Mit dieser Entstehungsgeschichte wird klar, wie die unbestimmten Rechtsbegriffe und die sehr hohe Strafandrohung des Raser-Tatbestands entstehen konnten.

2 Dogmatik / Auslegung des neuen Tatbestands

2.1 Anwendungsbereich des Raser-Tatbestands

Gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG wird mit Freiheitsstrafe von einem bis vier Jahren bestraft, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen. Es handelt sich dabei um den als Verbrechen ausgestalteten, qualifizierten Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung. Einige strafbare Verhaltensweisen der „krassen“ Verkehrsregelverletzung⁴³ werden beispielhaft, aber nicht abschliessend aufgezählt.⁴⁴ Das bedeutet, dass der Tatbestand sehr offen formuliert ist und weitere Phänomene krasser Verkehrsregelverstösse miteinschliessen kann, wie zum Beispiel

³⁹ Vgl. FIOILKA, BSK SVG, Art. 90 N 3.

⁴⁰ Vgl. WEISSENBERGER, JB-SVR 2012, S. 420.

⁴¹ BBl 2012, 9227; Vgl. FIOILKA, SZK 1/2013, S.48; Vgl. FIOILKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2014, S. 97 f.; MIZEL, AJP 2013, S. 190.

⁴² Vgl. FIOILKA, SZK 1/2013, S.47.

⁴³ FIOILKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2014, S. 109.

⁴⁴ Vgl. WEISSENBERGER, JB-SVR 2012, S. 420.

das starke (unkontrollierbare) Beschleunigen eines Fahrzeuges bei einem Lichtsignal innerorts, welches ein Ausbrechen des Fahrzeuges provoziert, aber noch unter den Geschwindigkeitslimiten von Art. 90 Abs. 4 SVG liegt.

Entscheidend geändert hat sich zur altrechtlichen Regelung vor allem auch, dass dieser härter sanktionierte Tatbestand auch dann anwendbar ist, wenn es „gerade wieder einmal gut gegangen ist“ und niemand getötet oder verletzt wurde.⁴⁵ Beim Art. 90 SVG handelt es sich damit bei allen Absätzen um abstrakte Gefährungsdelikte.

2.2 Auslegung des neuen Raser-Tatbestands

Um aufzuzeigen, wo die konkreten Auslegungsprobleme des neuen Raser-Tatbestands liegen, werden die Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG in ihre Tatbestandsmerkmale zerlegt.

2.2.1 Objektiver Tatbestand

Neu wurde der Terminus „elementare Verkehrsregeln“ in den Art. 90 Abs. 3 SVG eingefügt. Es handelt sich dabei um einen unbestimmten Rechtsbegriff. Das gleiche Deutungsproblem bestand schon beim Begriff „wichtige Verkehrsregel“, welcher die Abgrenzung zwischen Art. 90 Ziff. 1 und Ziff. 2 aSVG festlegte. Dieser Begriff war ohne Konsequenzen, da nach JEANNERET das Bundesgericht noch nie eine Verkehrsregel als weniger wichtig bezeichnete: „D’une manière générale, toutes les règles de circulation peuvent apparaître fondamentales à la protection de la sécurité routière. Le Tribunal fédéral retient ainsi qu’il n’est, en principe, pas possible d’établir abstraitement une liste de règles objectivement fondamentales, mais qu’il faut, au contraire, procéder à une confirmation entre la règle violée et les circonstances objectives de la violation, afin de déterminer le caractère fondamental ou non de la règle considérée.“⁴⁶

„Elementar“ im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG bedeutet auch „grundlegend, wesentlich“.⁴⁷ Dazu meint FIOLKA treffend: „Im Ergebnis entwickelt das Merkmal der elementaren

⁴⁵ Vgl. WOHLERS/COHEN, Strassenverkehr 4/2013, S. 6.

⁴⁶ JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, Art. 90 N 21; gleicher Meinung MIZEL, Strassenverkehr 2/2013, S. 22.

⁴⁷ Vgl. FIOLKA, JB-SVR 2013, S. 355.

Verkehrsregel (...) kein massgebliches Differenzierungspotential, sondern die Abgrenzung wird nach der unterstellten Gefährlichkeit der Handlung vorgenommen.“⁴⁸

Die Formulierung im Plural (Verkehrsregeln) kann ausser Acht gelassen werden, da die Beispiele, welche im gleichen Artikel genannt werden (z.B. Geschwindigkeit oder Überholen), auch nur Verstösse gegen einzelne Verkehrsregeln darstellen.⁴⁹

MIZEL ist der Meinung, „qu’une mise en danger abstraite accrue suffit ici aussi.“⁵⁰ Damit ist Art. 90 Abs. 3 SVG als abstraktes Gefährungsdelikt zu sehen und setzt voraus, dass der Täter ein hohes Risiko eines Unfalles mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingegangen ist. Durch die Formulierung „hohes Risiko“ soll sich Art. 90 Abs. 3 von Art. 90 Abs. 2 SVG mit der Formulierung „ernstliche Gefahr“ stärker abheben, da damit angedeutet wird, dass die Gefahr eines Unfalls besonders nahe liegen soll. Das Gefährungselement wird damit nach Intensität und Ausmass des Risikos qualifiziert.⁵¹ In der Praxis wird dies wohl schwer zu unterscheiden sein.

Eine Beschreibung, was unter Schwerverletzten und Todesopfern genau verstanden wird, findet man in der Verkehrsunfallstatistik. Das ASTRA hat im Zuge des Aufbaues des MISTRA diese beiden Begriffe für die Statistik definiert. Per 2015 wurde die Kategorie „Schwerverletzte“ in zwei neue Kategorien unterteilt. Die erste Kategorie ist die der erheblich Verletzten, welche eine schwere, sichtbare Beeinträchtigung erleiden. Die Vitalfunktionen sind zunächst aber nicht betroffen. Eine stationäre ärztliche Versorgung ist notwendig. Die zweite Kategorie ist die der lebensbedrohlich Verletzten, welche erhebliche, die Vitalfunktionen betreffende Beeinträchtigungen erleiden. Die verletzte Person muss mindestens 24h im Spital überwacht werden. Ohne Behandlung könnte mit einem tödlichen Verlauf gerechnet werden. Eine Versorgung auf der Intensivstation ist erforderlich. Als Todesopfer gilt eine Person, wenn sie innert 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen gestorben ist.⁵² Diese Definitionen decken sich natürlich

⁴⁸ FILOKA, JB-SVR 2013, S. 355.

⁴⁹ Vgl. FILOKA, JB-SVR 2013, S. 354.

⁵⁰ MIZEL, AJP 2013, S. 194; gleicher Meinung: FILOKA, JB-SVR 2013, S. 356; FILOKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2014, S. 117; WOHLERS/COHEN, Strassenverkehr 4/2013, S. 11.

⁵¹ Vgl. FILOKA, JB-SVR 2013, S. 358.

⁵² Vgl: Instruktionen zum Ausfüllen des Unfallaufnahmeprotokolls, <<http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04403/04409/index.html?lang=de>> (Stand: 02.08.2015).

nicht mit den Begriffen des StGB (schwere Körperverletzung), was wiederum aufzeigt, wie inkonsistent die neue Regelung zum bestehenden SVG dasteht.

a) Krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Als erstes und wichtigstes Regelbeispiel⁵³ wird die krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Art. 90 Abs. 3 SVG genannt. Sie wird im Art. 90 Abs. 4 SVG mit Grenzwerten quantitativ definiert und damit eine unwiderlegbare Rechtsvermutung gesetzt.⁵⁴ Hier hat der Gesetzgeber die Abgrenzung zum Art. 90 Abs. 2 SVG gleich selber vorgenommen.⁵⁵ FILOKA sieht dies als „Kundgabe des Misstrauens“ des Gesetzgebers gegenüber den Gerichten, „deren Ermessensspielraum eingeschränkt werden soll.“⁵⁶ Die Grenzwerte sind so klar gesetzt, dass die Qualifikation gilt, sobald diese erreicht oder überschritten werden. Dies gilt unabhängig von den Strassenbedingungen und den persönlichen Umständen des Täters (diese sind dann aber bei der Strafzumessung miteinzubeziehen).⁵⁷ GIGER sieht dadurch den international gültigen, übergesetzlichen Grundsatz der Verschuldensabhängigkeit jeder strafrechtlicher Erfassung verletzt.⁵⁸ Damit ist auch festzustellen, dass es einen Widerspruch zwischen Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG gibt. Absatz 4 konkretisiert das erste Regelbeispiel des Absatzes 3 näher.⁵⁹ So gesehen ist Absatz 4 Teil des 3. Absatzes und müsste daher auch die subjektiven Tatbestandselemente (Vorsatz, das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingehen) von diesem erfüllen. Absatz 4 sieht diese jedoch als erfüllt an, ohne dass sie in Wirklichkeit gegeben sein müssen. Es könnte daher nach FILOKA Konstellationen geben, bei welchen die übertriebene und schematische Auslegung des Bundesgerichts fehl ginge (z.B. Raserfahrt auf einer abgesperrten Strasse).⁶⁰

⁵³ Vgl. FILOKA, BSK SVG, Art. 90 N 107.

⁵⁴ Vgl. Urteil des BGer 1C_397/2014 vom 20.11.2014, E. 2.4.1.

⁵⁵ Vgl. WEISSENBERGER, JB-SVR 2012, S. 421.

⁵⁶ FILOKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2014, S. 110.

⁵⁷ Vgl. WEISSENBERGER, JB-SVR 2012, S. 421; Vgl. auch JEANNERET, Strassenverkehr 2/2013, S. 36.

⁵⁸ Vgl. GIGER, Strassenverkehr 1/2013, S. 11.

⁵⁹ Vgl. WIPRACHTIGER/WIRTH, Strassenverkehr 1/2015, S. 38.

⁶⁰ Vgl. FILOKA, Strassenverkehr 1/2015, S. 33 f.

Die Geschwindigkeitslimiten sind so gesetzt, dass es kaum je zu Abgrenzungsproblemen mit Art. 90 Abs. 2 SVG kommen wird. Allerdings decken sich diese Grenzwerte, wie FILOKA anmerkt, nicht mit dem in der Rechtsprechung entwickelten Abgrenzungsschema von Art. 90 Abs. 1 und 2 SVG. Das Bundesgericht unterschied bis anhin nach Strassentypen (innerorts, ausserorts ohne Richtungstrennung und richtungsgetrennte Autobahnen).⁶¹ Auffallend ist die abweichende Abstufung nach Höchstgeschwindigkeiten (30 km/h, 50 km/h, 80 km/h und über 80 km/h). Wieso diese abweichende Unterteilung vorgenommen wurde, ist unklar.⁶² Immerhin lässt sich feststellen, dass die Unterscheidung der Strassen innerorts in 30er-Zonen und 50 km/h-Bereiche Sinn macht, da die Gefahr, welche von Rasern ausgeht, hier für den Langsamverkehr⁶³ viel höher ist als ausserorts. Das Bundesgericht meinte sogar selbst dazu, dass die Gefahrenlage innerorts sich wesentlich von derjenigen auf der Autobahn unterscheide. Eine übersetzte Geschwindigkeit stelle gerade innerorts eine erhebliche Gefahr dar. Zudem seien innerorts viele schwache Verkehrsteilnehmer vorhanden (Fussgänger, Velofahrer), die - vor allem Kinder und ältere Menschen - einem besonderen Risiko ausgesetzt seien.⁶⁴

b) Waghalsiges Überholen

Schwierig wird es beim Begriff des „waghalsigen Überholens“. Hier sind fast keine Abgrenzungskriterien zur groben Verkehrsregelverletzung aus Art. 90 Abs. 2 SVG zu finden. Denn jedes Überholen, welches als grobe Verkehrsregelverletzung klassifiziert würde, kann auch als waghalsig bezeichnet werden.⁶⁵ FILOKA sieht eine mögliche Differenzierung in subjektiver Hinsicht: Wenn man nicht nur den Überholvorgang in objektiver Hinsicht, sondern auch das Überholen an sich anschaut, kommt zusätzlich noch ein subjektives Werturteil, wie Leichtsinns oder grobe Missachtung der Interessen anderer Verkehrsteilnehmer, hinzu. Dann wäre der Begriff „waghalsiges Überholen“ so zu interpretieren, dass durch einen sehr gefährlichen Überholvorgang in skrupelloser Weise Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. Diese Interpretation würde dann auch zu Art. 90 Abs. 3 SVG passen, weil dieser in der Definition auch ein subjektives Element beinhaltet, wonach der Täter das hohe

⁶¹ Vgl. FILOKA, JB-SVR 2013, S. 367.

⁶² Vgl. FILOKA, JB-SVR 2013, S. 368.

⁶³ Fuss- und Veloverkehr.

⁶⁴ BGE 123 II 40 E. 1 d.

⁶⁵ Für WEISSENBERGER ist denn auch sehr zweifelhaft, ob das Bestimmtheitsgebot von Art. 1 StGB überhaupt erfüllt ist; Vgl. WEISSENBERGER, JB-SVR 2012, S. 422.

Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten und Toten eingehen muss.⁶⁶ Es lässt sich damit dem Täter ein waghalsiges Überholen unterstellen, wenn er beim Überholen vom Entgegenkommen eines Fahrzeugs weiss und auf dessen Ausweichen spekuliert. Kann dies dem Täter nicht unterstellt werden, liegt „nur“ ein Fall von Art. 90 Abs. 2 SVG vor.

c) Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen

Als letztes explizit genanntes Regelbeispiel wird die Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen aufgeführt. Zum Begriff „Rennen“ hat sich das Bundesgericht im Gelfinger-Fall⁶⁷ geäußert. Es legte fest, dass mindestens zwei Fahrer beteiligt sein müssen, welche sich gegenseitig in ihrer fahrerischen Stärke und der Leistungskraft ihrer Fahrzeuge zu überbieten versuchen. Abgesprochen braucht das Rennen zwischen den Fahrern nicht zu sein. Es kann spontan entstehen und die beiden Fahrer müssen sich nicht gleichzeitig auf derselben Strecke befinden.⁶⁸ Selbstverständlich muss ein solches Rennen auf einer öffentlichen Strasse stattfinden. Laut FILOKA findet dieses Regelbeispiel dann Anwendung, sobald eine Verkehrsregelverletzung im Kontext mit der Teilnahme an einem unbewilligten Rennen begangen wird und ein Geschwindigkeitswettbewerb stattfindet. Die reine Teilnahme an einem Rennen ist nicht per se verboten.⁶⁹ Rennen, bei welchen nicht gegen die Verkehrsregeln verstossen wird, werden mit dieser Norm auch nicht erfasst.⁷⁰

Vorausgesetzt ist, dass mit dem Rennen das hohe Risiko eines Unfalles mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingegangen wird.⁷¹ Diese Gefährdung von Dritten darf also nicht fehlen.

Verfolgungsfahrten von der Polizei zur Stellung einer Täterschaft sind nach Meinung eines Teils der Lehre, trotz ähnlicher Mechanismen, nicht als Rennen anzusehen.⁷²

⁶⁶ Vgl. FILOKA, JB-SVR 2013, S. 365.

⁶⁷ BGE 130 IV 62 E. 9.1.1.

⁶⁸ Vgl. WOHLERS/COHEN, Strassenverkehr 4/2013, S. 12.

⁶⁹ Vgl. FILOKA, BSK SVG, Art. 90 N 141.

⁷⁰ Vgl. FILOKA, JB-SVR 2013, S. 367.

⁷¹ Vgl. WOHLERS/COHEN, Strassenverkehr 4/2013 S. 12.

⁷² Gleicher Ansicht: MIZEL, AJP 2013, S. 197; siehe auch: FILOKA, JB-SVR 2013, S. 366; anderer Meinung: JEANNERET, Strassenverkehr 2/2013, S. 34.

d) Unbenannte Fälle des Art. 90 Abs. 3 SVG

Da Art. 90 Abs. 3 SVG sehr offen formuliert ist, sind auch weitere Fallkonstellationen neben den genannten Regelbeispielen denkbar. MIZEL⁷³ nennt einige Fälle aus der bisherigen Rechtsprechung, welche heute wohl unter die neue Norm subsumiert werden können:

Ein Fahrzeugführer rast auf zwei aus ihren Fahrzeugen ausgestiegene und zu Fuss auf ihn zugehende Fahrzeugführer zu, um diese umzufahren, da er sich durch diese bedroht fühlt.⁷⁴

Denkbar ist auch der Fall, in welchem ein Fahrzeugführer das Haltezeichen eines Polizisten missachtet und auf diesen so zurast, dass sich dieser nur noch mit einem Sprung auf die Seite retten kann.⁷⁵

Als weiteren Fall nennt er folgenden: Ein Fahrzeugführer fährt mit hoher Geschwindigkeit und ohne Abzubremsen auf ein Stoppschild oder ein Rotlicht an einer unübersichtlichen Kreuzung zu.⁷⁶

Bereits mit einem schnellen Vorbeifahren bei Schulschluss vor einem Kindergarten oder an einer Schulbushaltestelle mit aussteigenden und herumspringenden Kindern kann Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllt werden.⁷⁷ Dies impliziert, dass auch Geschwindigkeiten unter den Limiten von Art. 90 Abs. 4 SVG unter den gegebenen Umständen eine qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung darstellen können. Dies vor allem auch in Situationen, in welchen Fahrzeugführer ihre Fahrzeuge an die Grenzen der Technik bringen.⁷⁸ Zum Beispiel kann durch einen Kavaliersstart mit einem stark motorisierten Fahrzeug die Stabilität des Fahrzeuges verloren gehen und in eine unkontrollierbare Driftbewegung geraten. Die Geschwindigkeit geht dabei aber nicht über die sogenannte „Raser-Limite“ hinaus.

DÉLÈZE/DUTOIT plädieren dafür, dass auch Fahrzeugführer, welche viel Alkohol, Drogen oder Medikamente konsumiert haben, bei einer nachgewiesenen Drittgefährdung unter Art. 90 Abs.

⁷³ MIZEL, AJP 2013, S. 198 f.

⁷⁴ Vgl. Urteil des BGer 6B_290/2011 vom 17.08.2011, E. 2.2.

⁷⁵ Vgl. Urteil des BGer 6B_276/2010 vom 16.07.2010, E. 4.2.

⁷⁶ Vgl. Urteil des BGer 6A.30/2002 vom 30.07.2002, E. 1.3.2.

⁷⁷ Vgl. MIZEL, AJP 2013, S. 196.

⁷⁸ Vgl. Urteil des BGer 6B_168/2010 vom 04.06.2010, E. 1.4.

3 SVG subsumiert werden können.⁷⁹ Sie gehen davon aus, dass z.B. ein Blutalkoholgehalt von 1,6⁰/₀₀ reichen würde, um die Norm des qualifiziert groben Verkehrsregelverstosses anzuwenden.

WOHLERS/COHEN zählen auch übermüdete Fahrer hinzu.⁸⁰ M. E. wäre dies auch der richtige Weg, um dem pönalen „Gewicht“ der neuen Norm gerecht zu werden. Für JEANNERET müsste jedoch noch eine Vielzahl von weiteren groben Verstössen vorhanden sein, damit die Qualifikation von Art. 90 Abs. 3 SVG gegenüber Art. 91 SVG Vorzug erhält.⁸¹

2.2.2 Subjektiver Tatbestand

Art. 90 Abs. 3 SVG ist ein Vorsatzdelikt, wobei Eventualvorsatz genügt. Unter Berücksichtigung von Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG stellt das Erfordernis des Vorsatzes für das SVG eine Ausnahme dar. Der subjektive Tatbestand besteht nach verbreiteter Lehrmeinung aber aus dem doppelten Vorsatz.⁸² Der Vorsatz bezieht sich einerseits auf die Verletzung einer elementaren Verkehrsregel.⁸³ Andererseits setzt Art. 90 Abs. 3 SVG voraus, dass der Täter das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern einging. Das Risiko muss also vom Täter vorsätzlich verwirklicht worden sein. Es ist letztlich Allgemeinwissen, dass bei einem massiven Überschreiten der erlaubten Geschwindigkeit (oder bei einer krassen Missachtung der Verkehrsregeln) die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern höher ist. Die allgemeine Gefährlichkeit des Tuns genügt damit. Der Vorsatz braucht nicht auf die Gefährdung einer bestimmten Person gerichtet zu sein.⁸⁴ Die „(...) Formulierung des ganzen Tatbestands lässt durchaus den Schluss zu, dass Art. 90 Abs. 3 SVG letztlich Handlungen avisiert, die durch eine besonders verwerfliche Gleichgültigkeit gegenüber dem Leben anderer Verkehrsteilnehmer getragen sind.“⁸⁵ Diese Gleichgültigkeit

⁷⁹ Vgl. DÉLÈZE/DUTOIT, AJP 2013, S. 1213 f.

⁸⁰ Vgl. WOHLERS/COHEN, Strassenverkehr 4/2013, S. 13.

⁸¹ Vgl. JEANNERET, Strassenverkehr 2/2013, S. 34.

⁸² Gleicher Meinung: FIOKA, JB-SVR 2013, S. 360; JEANNERET, Strassenverkehr 2/2013, S. 37; DÉLÈZE/DUTOIT, AJP 2013, S. 1210 f.

⁸³ Vgl. FIOKA, BSK SVG, Art. 90 N 146.

⁸⁴ Vgl. FIOKA, JB-SVR 2013, S. 360 f.

⁸⁵ FIOKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2014, S. 123.

entspricht, auch wenn es im Gesetz nicht explizit erwähnt ist, dem Begriff der „Skrupellosigkeit“.⁸⁶

2.3 Einziehung und Verwertung von Fahrzeugen nach neuem Recht

Gleichzeitig wurde mit der Revision durch Via sicura auch Art. 90a SVG eingeführt. Nach dieser neuen Norm kann ein Fahrzeug eingezogen werden, wenn damit eine grobe Verkehrsregelverletzung in skrupelloser Weise begangen wurde und der Täter durch die Einziehung von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abgehalten werden kann. Das bedeutet, dass nur Tatfahrzeuge eingezogen werden können. Interessanterweise bediente sich der Gesetzgeber der Terminologie des Art. 90 Abs. 2 SVG. Das Bundesgericht stellt klar: „Die Einziehungsvoraussetzungen von Art. 90a Abs. 1 lit. a SVG sind bei Verkehrsdelikten im Sinn von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG in der Regel gegeben. Die Einziehung ist aber nicht auf diese Fälle beschränkt, sondern fällt auch bei groben Verkehrsregelverletzungen im Sinn von Art. 90 Abs. 2 SVG in Betracht.“⁸⁷ Das Fahrzeug kann dann verwertet werden und das Gericht entscheidet, was mit dem Erlös nach Abzug der Verwertungs- und Verfahrenskosten geschehen soll. Da diese Norm als Kann-Vorschrift ausformuliert ist, hat der Richter einen Ermessensspielraum.⁸⁸ MÜLLER/RISKE meinen dazu kritisch: „Cette nouvelle possibilité viole non seulement la garantie constitutionnelle de la propriété (art. 26 al. 1 Cst.). Elle représente aussi une peine pécuniaire supplémentaire pour le délinquant, ce qui va à l’encontre de l’essence même de la confiscation, qui doit rester une mesure de sûreté matérielle et ne pas avoir de caractère répressif.“⁸⁹

Die Botschaft zu Via sicura betont aber, dass die Einziehung einen Eingriff in die von Art. 26 BV geschützte Eigentumsgarantie darstellt und daher nur in Ausnahmefällen verhältnismässig ist. Die Anwendung ist dabei stark einzelfallabhängig. Nicht jede grobe Verkehrsregelverletzung soll per se zur Einziehung eines Tatfahrzeugs führen. Die Einziehung von Täterfahrzeugen darf nur angewendet werden, wenn die Verkehrsregelverletzung in skrupelloser Weise begangen worden ist und der Täter damit von weiteren groben

⁸⁶ Vgl. FIOKA, BSK SVG, Art. 90 N 151.

⁸⁷ Urteil des BGer 1B_275/2013 vom 28.10.2013, E. 2.3.3.

⁸⁸ Vgl. KRUMM, AJP 2013, S. 384.

⁸⁹ MÜLLER/RISKE, Strassenverkehr 2/2013, S. 65; gleicher Meinung: GIGER, Strassenverkehr 1/2013, S. 16 f. und KRUMM, AJP 2013, S. 384 f.

Verkehrsregelverletzungen abgehalten werden kann.⁹⁰ Das Gericht muss darauf im Sinne einer Gefährdungsprognose beurteilen, ob das Fahrzeug in den Händen des Täters auch in Zukunft die Verkehrssicherheit gefährdet.⁹¹

Grundsätzlich ist Art. 90a SVG an Art. 69 StGB ausgerichtet, welchen er aber in Verkehrsdelikten als *lex specialis* verdrängt.⁹² Da die Norm Sicherungscharakter hat, also auf den Schutz der Allgemeinheit vor gefährlichen Fahrzeugführern ausgerichtet ist und keinen Strafcharakter haben soll, kann sie nach WEISSENBERGER auch angeordnet werden, wenn der Täter nicht strafbar ist.⁹³ Ausgeschlossen ist die Anwendung des Art. 90a SVG bei den anderen SVG-Straftatbeständen wie Art. 91 oder Art. 91a SVG. Hier muss die Anwendung von Art. 69 StGB genügen.⁹⁴

Auch die Fahrzeuge von Drittpersonen können eingezogen werden. Dies jedoch nur, wenn das Fahrzeug für den Täter weiterhin „greifbar“ ist. Hierbei dachte man vor allem an Fahrzeuge, welche von Familienmitgliedern und Bekannten ausgeliehen wurden. Geleaste oder gemietete Fahrzeuge sollen den Eigentümern zurückgegeben werden. Und zwar so, dass der Täter keinen Zugriff auf diese erhält.⁹⁵

Auf die zusätzliche Regelung der Vernichtung von Fahrzeugen wurde in Art. 90a SVG verzichtet, da Art. 69 StGB als Grundlage für eine Vernichtung ausreicht.⁹⁶ Eine Vernichtung wäre jedoch kaum je eine zulässige Massnahme und hätte Strafcharakter.⁹⁷

⁹⁰ Vgl. BBI 2010, 8484 f.

⁹¹ Vgl. Grundsatzurteil des BGer zur Sicherungseinziehung, BGE 137 IV 255 E. 4.4.

⁹² Vgl. ARNET, Strassenverkehr 1/2012, S. 23.

⁹³ Vgl. WEISSENBERGER, JB-SVR 2012, S. 423.

⁹⁴ Vgl. WEISSENBERGER, JB-SVR 2012, S. 424.

⁹⁵ Vgl. BGE 140 IV 138 E. 3.5.

⁹⁶ Vgl. BBI 2010, 8485.

⁹⁷ Vgl. HUSMANN Markus, BSK SVG, Art. 90a N 116.

3 Auswirkungen in der Praxis

3.1 Analyse der Auswirkungen

In einem weiteren Schritt soll mit dem Fokus auf dem Kanton St.Gallen untersucht werden, wie sich der neue Raser-Tatbestand in der Praxis ausgewirkt hat. Dazu werden Erkenntnisse aus der Verkehrsunfallstatistik, aus dem Polizeirapportierungssystem, aus der Verfahrensstatistik der Staatsanwaltschaft, aus der Gerichtspraxis und aus der Ausweisentzugsstatistik einander gegenübergestellt.

3.2 Unfallzahlen und Geschwindigkeitsüberschreitungen

Ein Blick auf die Unfallstatistik zeigt auf, dass die Zahlen der Verkehrstoten und der Schwerverletzten gesamtschweizerisch seit 1970 rückläufig sind.⁹⁸ Waren 1970 auf dem Höchststand noch 1'694 Verkehrstote zu beklagen, waren es 2014 nur noch 243.⁹⁹ Dies trotz stetig wachsendem Fahrzeugbestand. 2014 verkehrten 5,8 Millionen Fahrzeuge¹⁰⁰ auf den Schweizer Strassen, 1970 waren es noch 1,7 Millionen.¹⁰¹

Betrachtet man die Gesamtunfallzahlen von 1970 bis 2014, so sind diese von 74'709 auf 51'756 gesunken.¹⁰² Im Kanton St.Gallen sind die Unfallzahlen auch rückläufig.¹⁰³

Die Gründe für diese allgemein rückläufige Entwicklung sind vielschichtig. Zu den stärksten Einflussfaktoren zählen m. E. folgende:

- Technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge (z.B. ABS, Airbags, Fahrerassistenzsysteme),

⁹⁸ Siehe auch: FIOLKA, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2014, S. 100.

⁹⁹ Vgl. bfu, STATUS 2015, S.15.

¹⁰⁰ Vgl. Medienmitteilung BFS, Strassenfahrzeuge 2014, vom 05.02.2015, <<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/22/press.html?pressID=9950>> (Stand: 02.08.2015).

¹⁰¹ Vgl. ASTRA, BFS: Strassenfahrzeuge in der Schweiz, <<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/02/01/01.html>> (Stand: 02.08.2015).

¹⁰² Vgl. bfu, STATUS 2015, S.15.

¹⁰³ Vgl. KANTONSPOLIZEI St.Gallen, Verkehrsunfallstatistik 2014, S.12.

- Einführung von Sicherheitsvorschriften (z.B. Gurt- und Helmtragepflicht, Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten ausserorts auf 80 km/h und auf der Autobahn auf 120 km/h, Grenzwert für Alkohol am Steuer),
- Stetige Verbesserung der Strasseninfrastruktur (z.B. Elimination von Unfallschwerpunkten, Schaffung von übersichtlichen und klaren Verkehrssituationen, Verbesserung der Beleuchtung und Sicherung von Strassen),
- Stetige Kontrollen durch die Polizei (z.B. Schwerverkehrskontrollen, automatische Geschwindigkeitsüberwachungen, Alkoholkontrollen).

3.2.1 Analyse der Unfälle mit Ursache Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit ist neben Unaufmerksamkeit und Vortrittsmissachtung eine der drei häufigsten Unfallursachen in der Schweiz.¹⁰⁴ Zur Hauptsache sollen daher jene Unfälle betrachtet werden, welche als Ursache zu hohe Geschwindigkeit aufweisen.

Unter Unfälle mit Ursache Geschwindigkeit sind alle Tatbestände zu subsumieren, welche in irgendeiner Weise mit nicht angepasster Geschwindigkeit zu tun haben. Es sind also nicht nur Rasertatbestände dabei, sondern auch geringere Verstösse gegen die Geschwindigkeitsvorschriften.

Dass eine direkte exponentielle Beziehung zwischen Geschwindigkeit und Unfallschwere besteht, beweist das NILSSON's Power-Model.¹⁰⁵ Dieses belegt, wie die Unfallsituation mit Änderung der Geschwindigkeit variiert. Das Modell von NILSSON wurde durch ELVIK¹⁰⁶ verbessert. Dieser kommt zum Schluss, dass bereits eine Erhöhung der Geschwindigkeit um 10% zu 15% mehr Unfällen mit Verletzten und zu 54% mehr Getöteten führt.¹⁰⁷ Grund dafür ist, dass mit höheren Geschwindigkeiten bei einem Unfall mehr Energie abgebaut werden muss (bis die Fahrzeuge stillstehen) und weniger Zeit zum Reagieren bleibt.¹⁰⁸ Daher sind auch die

¹⁰⁴ Vgl. bfu, SINUS-Report 2014, S. 30.

¹⁰⁵ NILSSON, Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety, S.90 f.

¹⁰⁶ Vgl. ELVIK/CHRISTENSEN/AMUNDSEN, Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model, S. 98 f.

¹⁰⁷ Vgl. EWERT/SCARAMUZZA/NIEMANN/WALTER, Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr, S. 39 f.; Vgl. ELVIK/HOYE/TRULS/SORENSEN, The handbook of road safety measures, S. 449.

¹⁰⁸ Vgl. EWERT/SCARAMUZZA/NIEMANN/WALTER, Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr, S. 33.

Verletzungsbilder gravierender. Dies deckt sich mit den Erfahrungen, welche die Polizei bei den Unfallaufnahmen in der Praxis macht.

Anzumerken ist, dass die Unfälle mit Ursache Geschwindigkeit gesamtschweizerisch bis 2011 rückläufig waren und dann bis 2013 leicht anstiegen, bevor sie 2014 wieder leicht zurückgingen. Die Anzahl der Verkehrstoten ist auch hier gesamthaft in einem langjährigen, seit 1970 andauernden gleichmässigen Rückwärtstrend.

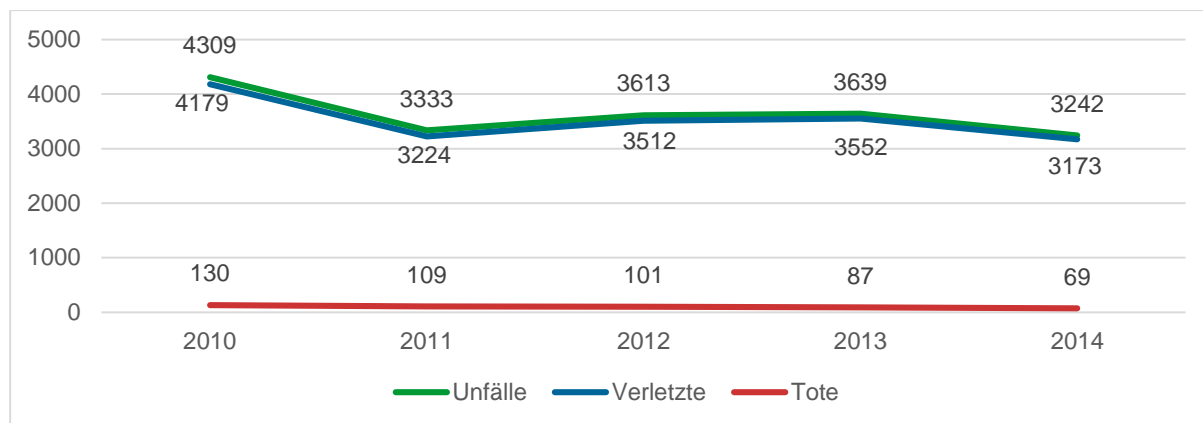


Abbildung 1: Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit in der ganzen Schweiz ¹⁰⁹

Deutlicher sind die Zahlen aus dem Kanton St.Gallen. Nach einem Zwischentief der Unfallzahlen mit Ursache Geschwindigkeit im Jahr 2011 und einem Zwischenhoch im Jahr 2012, sind die Zahlen in den Jahren 2013 und 2014 wieder rückläufig. Bei den Verletzten und Getöteten ist seit mehreren Jahren ein Abwärtstrend auszumachen. Das Geschlechterverhältnis unter den Unfallverursachern liegt bei 28% Frauen zu 72% Männern. Im Jahr 2013 beschloss der Kantonsrat des Kantons St.Gallen die Beschaffung von fünf semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen. Dies war ein gewichtiger Ausbau, war die Kantonspolizei bis dahin doch nur im Besitze von insgesamt vier solchen Messanlagen. Die politische Diskussion im Kantonsrat und die Beschaffung der Anlagen gingen mit einer grossen medialen Berichterstattung einher.¹¹⁰ Dies und die stets präsenten Anlagen haben stark dazu beigetragen, dass die Bevölkerung im Kanton St.Gallen auf das Thema Geschwindigkeit sensibilisiert wurde und die damit zusammenhängenden Unfälle abgenommen haben.

¹⁰⁹ ASTRA, BFS: Strassenverkehrsunfälle 2014, <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/01/new/nip_detail.html?gnpID=2015-218> (Stand: 02.08.2015).

¹¹⁰ RUTARUX Jana, Kanton relativiert Bussen-Vorwurf, in: St.Galler Tagblatt vom 14.08.2014, <<http://www.tagblatt.ch/ostschweiz/stgallen/werdenberg/wo-dr/Kanton-relativiert-Bussen-Vorwurf;art415143,3920070>> (Stand: 02.08.2015).

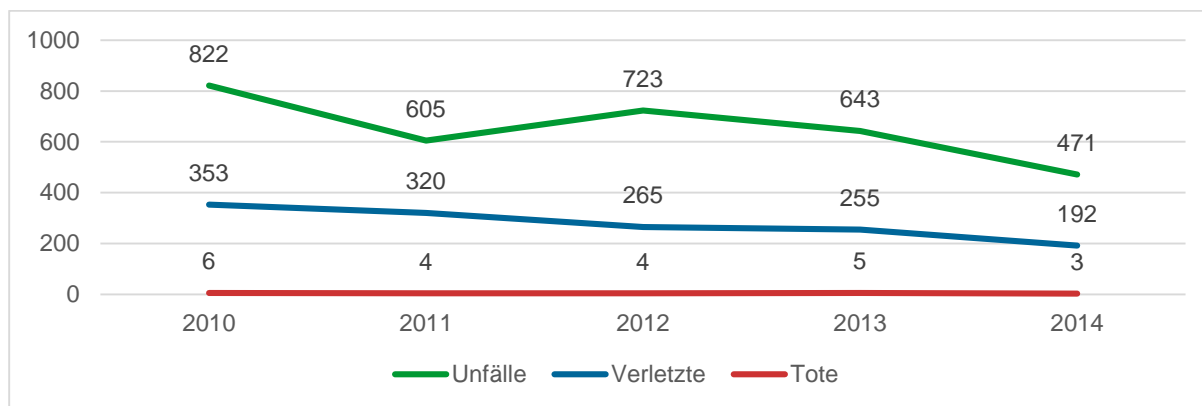


Abbildung 2: Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit im Kanton St.Gallen ¹¹¹

Allgemein lässt sich feststellen, dass die Zahl der Toten und Verletzten durch Unfälle mit Ursache Geschwindigkeit schon vor der Einführung des Raser-Tatbestands rückläufig war. Vergleicht man diese Zahlen mit den Zahlen der Unfallursache Unaufmerksamkeit, so stellt man fest, dass Unaufmerksamkeit¹¹² im Kanton St.Gallen zurzeit ein grösseres Problem ist, als zu hohe Geschwindigkeiten. Auch hier besteht die Möglichkeit, dass Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllt werden kann.

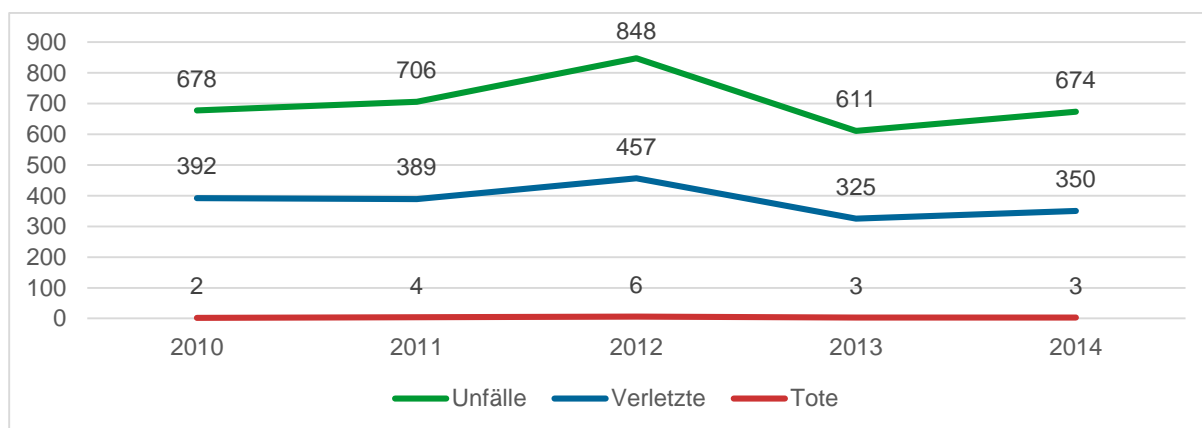


Abbildung 3: Verkehrsunfälle mit Ursache Unaufmerksamkeit im Kanton St.Gallen¹¹³

¹¹¹ KANTONSPOLIZEI St.Gallen, Verkehrsunfallstatistik 2014, S.47.

¹¹² Während der Fahrt telefonieren, SMS-schreiben, essen und trinken, Lieferscheine sortieren, am Autoradio drehen, GPS-bedienen, etc.

¹¹³ KANTONSPOLIZEI St.Gallen, Verkehrsunfallstatistik 2014, S.54.

3.2.2 Analyse der polizeilich registrierten Geschwindigkeitsüberschreitungen

Die Auswertung der im Rapportsystem der Kantonspolizei St.Gallen registrierten Raserfälle erlaubt einen tieferen Einblick in die Problematik der Schnellfahrer. Die folgenden Zahlen bilden damit die Geschehnisse im Kanton St.Gallen ab. Als Auswertungszeitraum wurden die zwei Jahre vor der Inkraftsetzung des Raser-Tatbestands und die zwei Jahre nach der Inkraftsetzung gewählt. Für die Jahre 2011 und 2012 wurden alle Tatbestände nach Art. 90 Ziff. 2 aSVG gesammelt und jene manuell herausgelesen, welche den heutigen Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllen. Das Jahr 2015 wurde bis und mit Juni ausgewertet. So liegt für das Jahr 2015 ein Halbjahresresultat vor, welches einen Eindruck der weiteren Entwicklungstendenzen aufzeigt.

Die Auswertung hat ergeben, dass unter den Verstössen gegen Art. 90 Abs. 3 SVG seit 2011 bis Mitte 2015 keine Personen wegen „waghalsigen Überholens“ verzeigt worden sind. Nur gerade eine Person erfüllte in diesem Zeitraum den Tatbestand unter dem Regelbeispiel „Rennen“, und zwar im Jahr 2014.¹¹⁴

Bei den Verstössen gegen Art. 90 Abs. 4 SVG sieht dies etwas anders aus. Festzustellen ist anhand der vorliegenden Zahlen, dass die Verstösse gegen die Rasernorm bis 2013 abgenommen und 2014 (innerorts und ausserorts) wieder zugenommen haben. Kein Raserdelikt wurde seit 2011 von der Kantonspolizei St.Gallen in einer 30er Zone oder in einer Begegnungszone registriert. Die meisten Tatbestände werden ausserorts, auf Autostrassen oder auf der Autobahn begangen.

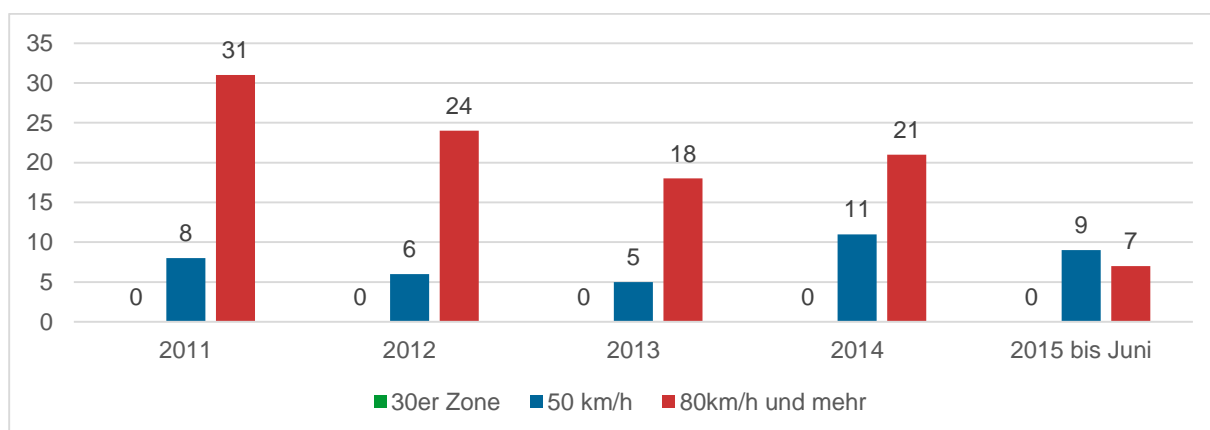


Abbildung 4: Raserfälle nach geltender Höchstgeschwindigkeit im Kanton St.Gallen ¹¹⁵

¹¹⁴ Zahlen aus dem polizeilichen Rapportierungssystem IPS der Kantonspolizei St.Gallen, siehe Anhang.

¹¹⁵ Zahlen aus dem polizeilichen Rapportierungssystem IPS der Kantonspolizei St.Gallen, siehe Anhang.

Der Raser-Tatbestand wurde in der Zeitspanne von 2011 bis Mitte 2015 mit 96 Personenwagen und 44 Motorrädern begangen. In den letzten Jahren war zu beobachten, dass der Anteil der Motorräder immer kleiner wurde.

Die Auswertung nach Nationalitäten zeigt, dass im Kanton St.Gallen am meisten Schweizer als Raser verzeigt wurden. Eine Übervertretung von Balkanstaaten ist nicht ersichtlich. Ebenso oft geraten auch Bürger aus Nachbarstaaten mit dem Raser-Tatbestand in Konflikt.

	Schweizer	Ausländer	Nationalitäten
2011	22	17	4x Österreich, 2x Deutschland, 2x Serbien, 2x Türkei, 1x Mazedonien, 1x Kroatien, 1x Kosovo, 1x Iran, 1x Italien, 1x China, 1x USA
2012	18	12	5x Deutschland, 2x Bosnien-Herzegowina, 1x Mazedonien, 1x Kroatien, 1x Bulgarien, 1x Italien, 1x Portugal
2013	15	8	2x Mazedonien, 1x Russland, 1x Dänemark, 1x Italien, 1x Portugal, 1x Spanien, 1x Fürstentum Lichtenstein
2014	23	9	2x Serbien, 2x Kosovo, 1x Mazedonien, 1x Deutschland, 1x Portugal, 1x Sri Lanka, 1x Saudi Arabien
2015 bis Juni	10	6	2x Deutschland, 1x Türkei, 1x Tunesien, 1x Tschechien, 1x Polen

Abbildung 5: Verteilung der Nationalitäten bei Rasern im Kanton St.Gallen ¹¹⁶

Vertreten sind überproportional viele Personen, welche im Bausektor (Baufacharbeiter, Lift-, Heizungs- und Elektromonteur, Gipser, Schlosser, Zimmermänner, Schreiner) oder Personen, welche in der Industrie (Polymechaniker, Automechatroniker, Lageristen, Kunststofftechnologien, Chemielaboranten) tätig sind. Danach folgen Berufe aus dem Verkauf, Arbeitslose, kaufmännisch Angestellte und Ingenieure. Eine verschwindend kleine Anzahl stammt aus der Managementetage und aus den freien Berufen (Arzt, Anwalt).¹¹⁷

Auffallend ist, dass wenig Vertreter von Berufen mit einem starken Bezug zu Fahrzeugen vertreten sind. Es sind von 2011 bis 2015 (bis Juni) gerade einmal 11 von total 140 Personen (8%). Diese Personen tendieren i.d.R. sehr stark zur Hochrisikogruppe der Raser.

¹¹⁶ Zahlen aus dem polizeilichen Rapportierungssystem IPS der Kantonspolizei St.Gallen, siehe Anhang.

¹¹⁷ Zahlen aus dem polizeilichen Rapportierungssystem IPS der Kantonspolizei St.Gallen, siehe Anhang.

Mit Abstand am meisten Raser-Tatbestände wurden von Männern im Alter von 21-30 Jahren begangen. Weiter auffallend sind Männer im Alter von 41-50 Jahren. Frauen sind in der untersuchten Zeitspanne nur 2 (27 und 42 Jahre alt) im Jahre 2011 registriert worden.

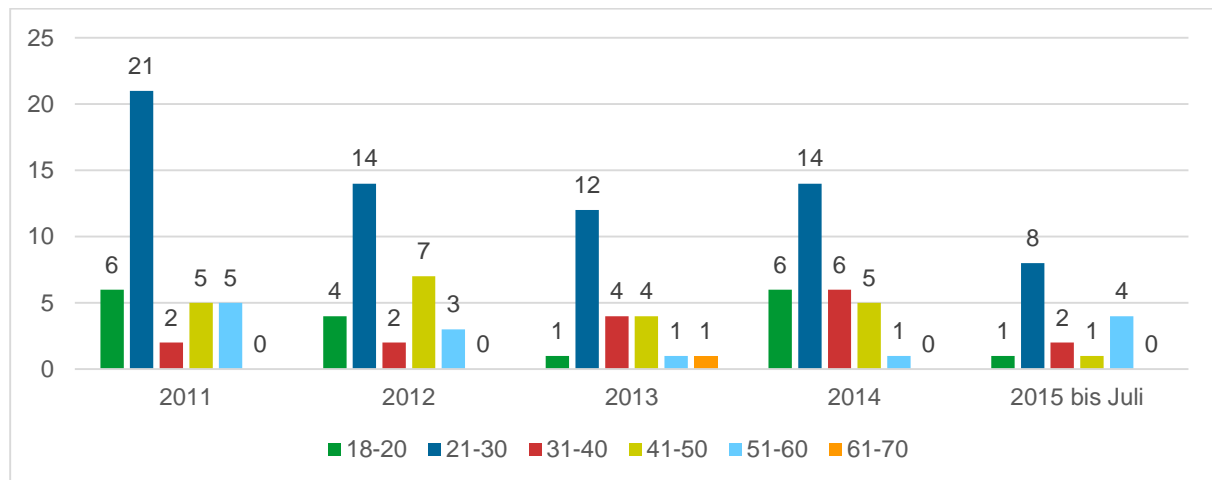


Abbildung 6: Altersverteilung unter den Rasern im Kanton St.Gallen ¹¹⁸

Befragte man diese Personen nach dem Grund ihrer zu schnellen Fahrt, bekam die Polizei meist zur Antwort, dass es keinen bestimmten Grund dazu gegeben habe. Am zweithäufigsten ist die Antwort, dass man der Geschwindigkeit keine grössere Beachtung geschenkt hätte. Einige gaben an, nur kurz aufs Gaspedal gedrückt zu haben oder unter Termindruck gestanden zu haben. Einige Male wird Flucht vor der Polizei als Grund für das Rasen angegeben.¹¹⁹ Diese Angaben sind von der Entstehungssituation her natürlich mit Vorsicht zu interpretieren.

¹¹⁸ Zahlen aus dem polizeilichen Rapportierungssystem IPS der Kantonspolizei St.Gallen, siehe Anhang.

¹¹⁹ Zahlen aus dem polizeilichen Rapportierungssystem IPS der Kantonspolizei St.Gallen, siehe Anhang.

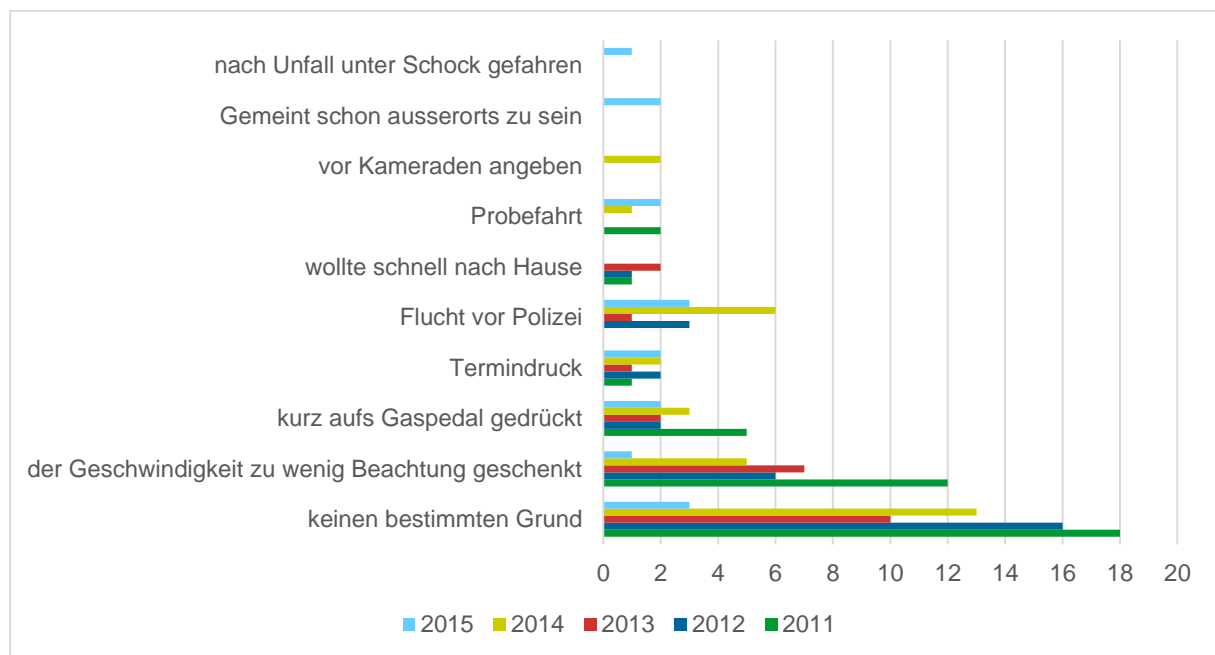


Abbildung 7: Häufigkeit der Motive zur Raserfahrt im Kanton St.Gallen ¹²⁰

Wertet man bei den Raserfällen aus, wie viele Male das Tatfahrzeug von der Polizei auf Anweisung der Staatsanwaltschaft sichergestellt wurde, ist ein massiver Anstieg der Sicherstellungen festzustellen. Wurden 2011 und 2012 gerade 7 (39 Raserfälle) bzw. 5 (30 Raserfälle) Sicherstellungen in den Polizeirapporten vermerkt, waren es 2013 20 (23 Raserfälle) und 2014 schon 29 (32 Raserfälle). Bis Mitte 2015 wurden bereits 13 Sicherstellungen (16 Raserfälle) bei der Polizei vermerkt.

3.2.3 Interpretation der Auswertung von Unfallstatistik und Polizeirapporten

Nicht ohne Grund lässt sich die Lehre über die Entstehungsgeschichte des Raser-Tatbestands sehr kritisch aus.¹²¹ Aus der Verkehrsunfallstatistik ist auf jeden Fall keine Begründung für die massiven Eingriffe in den Art. 90 SVG herauszulesen. Die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten, gerade bei Unfällen mit Ursache Geschwindigkeit, sind seit Jahren trotz steigender Fahrzeuganzahl auf den Strassen rückläufig.¹²² Zudem wird die Ursache Geschwindigkeit langsam von der Unfallursache Unachtsamkeit eingeholt. Angesichts

¹²⁰ Zahlen aus dem polizeilichen Rapportierungssystem IPS der Kantonspolizei St.Gallen, siehe Anhang.

¹²¹ Vgl. FIOLKA, BSK SVG, Art. 90 N 3; Vgl. GIGER, Strassenverkehr 1/2013, S. 9; Vgl. WOHLERS/COHEN, Strassenverkehr 4/2013, S. 5 f.

¹²² Vgl. EWERT/SCARAMUZZA/NIEMANN/WALTER, Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr, S. 59.

aller Technik, welche in den letzten Jahrzehnten ins Auto Einzug gehalten hat, ist dies nicht weiter aussergewöhnlich (Mobiltelefon, GPS, Musikabspielgeräte, etc.).

Die im Kanton St.Gallen registrierten Raserfälle waren bis 2013, also dem Einführungsjahr des Raser-Tatbestands, rückläufig. Seit 2014 werden wieder mehr Raserfälle im Kanton St.Gallen registriert. Es scheint wohl einen ähnlichen Effekt¹²³ zu geben wie bei der Einführung der 0,5⁰/₀₀-Alkohol-Grenze. Zunächst war die neue Promillegrenze in aller Munde. Diese Sensibilisierung verflüchtigte sich aber kurz nach der Einführung, und es wurden wieder mehr Fahrten unter Alkoholeinfluss registriert (2004: 18'324 Verurteilungen; 2005: 15'467 Verurteilungen; 2006: 18'399 Verurteilungen).¹²⁴

Die starke Vertretung von handwerklichen Berufen unter den Rasern weist unter anderem auch darauf hin, dass in diesen Branchen ein hoher Druck herrscht. In diesen Berufen sind laut Statistik mehr Ausländer (Südeuropäer zu 25%, Personen aus dem Westbalkan und der Türkei zu 29%) als Schweizer (14%) tätig.¹²⁵ Daher müssten eigentlich weniger Schweizer unter den Rasern vertreten sein.

Eindeutig und nicht von der Hand zu weisen ist die Tatsache, dass Raserdelikte fast ausnahmslos von Männern begangen werden.¹²⁶ Diese scheinen eine höhere Affinität zu Fahrzeugen zu haben und gehen mit Risiken anders um.¹²⁷ Vor allem junge (21-30 Jahre), aber auch gesetztere Herren (41-50 Jahre) scheinen im Kanton St.Gallen regelmässig zu schnell zu fahren und den Kern der Hochrisikogruppe Raser zu bilden.

Werden die Gründe für eine Raserfahrt erfragt, so erhält man meist zur Antwort, dass es für die schnelle Fahrt keinen triftigen Grund gab. Es scheint so zu sein, dass vielfach nicht bewusst oder einmalig schnell gefahren wird, sondern dass dies bereits für die Fahrer zur Gewohnheit geworden ist.

¹²³ In Anlehnung an: NIGGLI/MAEDER, AJP 2011, S. 448.

¹²⁴ Vgl: BFS, Strafurteilsstatistik (SUS),
<<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/19/04/01/01/04/01.html>> (Stand: 02.08.2015).

¹²⁵ BFS, Ausländerinnen und Ausländer in der Schweiz, S. 40 f.

¹²⁶ Vgl. EWERT/SCARAMUZZA/NIEMANN/WALTER, Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr, S. 62.

¹²⁷ GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY, JB-SVR 2009, S. 578, 580.

3.3 Praxis der Staatsanwaltschaft einschliesslich Einziehungen (SG)

In der staatsanwaltschaftlichen Praxis zu den Rasertatbeständen im Kanton St.Gallen ergehen seit dem 01.01.2013, aufgrund der Strafuntergrenze des Art. 90 Abs. 3 SVG von einem Jahr, fast ausnahmslos Anklagen. In der Regel sind die Täter geständig, daher kommt meist das abgekürzte Verfahren zur Anwendung. Vor dem 01.01.2013 konnten diese Fälle im Strafbefehlsverfahren erledigt werden. Die Strafen fielen damals im Schnitt deutlich tiefer aus als unter der heutigen Norm.

3.3.1 Staatsanwaltschaftliche Praxis mit Rasertatbeständen

In der schweizerischen Strassenverkehrsdelinquenzstatistik wurden unter der qualifiziert groben Verletzung von Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 3 SVG) im Jahr 2013 49 und im Jahr 2014 bereits schon 283 Personen aufgeführt. Für den Kanton St.Gallen werden im Jahr 2013 9 und im Jahr 2014 20 Verurteilungen ausgewiesen. Auch die Zahl der nach Art. 90 Abs. 2 SVG Verurteilten im Kanton St.Gallen nimmt nach einem Tiefstand im Jahr 2013 mit 969 Verurteilungen wieder zu – 2014 werden 1'104 Verurteilungen ausgewiesen. Man merkt den Zahlen der groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG nicht an, dass die früher darin enthaltenen qualifiziert groben Verkehrsregelverletzungen fehlen. Hier ist also seit der Einführung ein Anstieg der Verurteilungen festzustellen. Rasen gilt damit nicht mehr als Kavaliersdelikt.

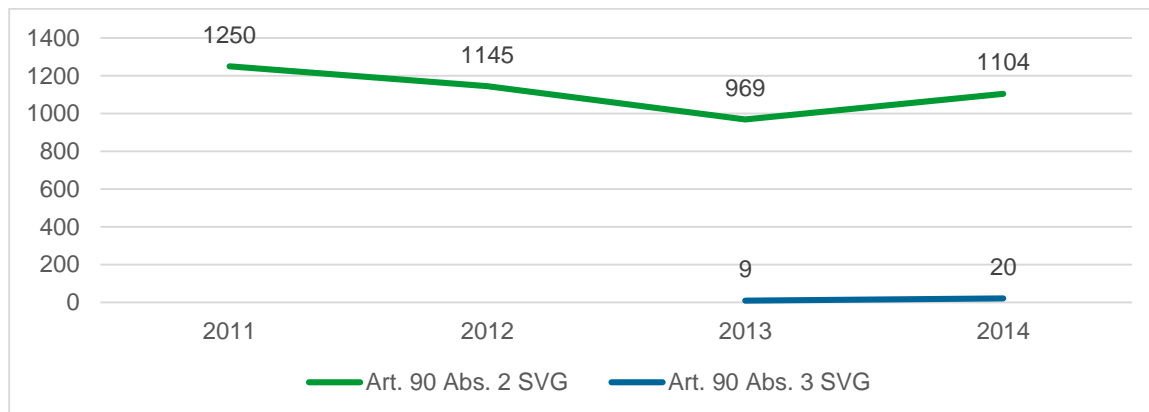


Abbildung 8: Verurteilungen im Kanton St.Gallen nach Art. 90 Abs. 2 und 3 SVG ¹²⁸

¹²⁸ Vgl. BFS, Strafurteilsstatistik (SUS), <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/19/04/01/01/04/01.html> (Stand: 02.08.2015).

Nach Auskunft der Staatsanwaltschaft St.Gallen wurden 2013 12 Anklagen und 2014 29 Anklagen gegen Raser erhoben. Alleine im ersten Halbjahr 2015 wurden 14 Anklagen erhoben. Die Differenz zwischen der Anzahl Anklagen und den Verurteilungen rührt daher, dass die Verurteilungen in den Folgejahren erfolgten. Auch einzelne Freisprüche sind darunter.

3.3.2 Staatsanwaltschaftliche Praxis mit Einziehungen

Raserfahrzeuge werden gemäss Richtlinie der Staatsanwaltschaft St.Gallen¹²⁹ routinemässig beschlagnahmt. War das Fahrzeug in einen Unfall verwickelt, dient die Beschlagnahme vorerst der Beweissicherung. Dann aber, in Hinblick auf eine spätere Einziehung, dient sie zur Sicherung der Kosten und der Geldstrafe. Die Einziehung kann auch bei einem erstmaligen Täter vor Gericht beantragt werden, wenn eine ungünstige Prognose zu stellen ist. Zudem darf Vermögen von Dritteigentümern nicht zur Sicherung von Verfahrenskosten, Geldstrafen, Bussen und Entschädigungen verwendet werden.¹³⁰

Die Fahrzeuge werden in der Praxis schlussendlich aber nur in wenigen Fällen definitiv eingezogen. Meist können sie ohne Einziehung z.B. an die Leasing- oder Vermieterfirmen zurückgegeben werden. Dies natürlich unter der Voraussetzung, dass das Fahrzeug dem Täter nicht mehr zurückgegeben wird. Dazu wird z.B. durch Familienangehörige oder Leasinggeber eine Verpflichtung unterschrieben.

Die Staatsanwaltschaft St.Gallen registrierte im Jahr 2013 15, im Jahr 2014 11 Fahrzeuge, welche aufgrund Art. 90a SVG durch die Gerichte eingezogen wurden. Für das erste Halbjahr 2015 wurden erst gerade 2 Fahrzeuge eingezogen.

3.4 Praxis der kantonalen Gerichte

Bereits schon einige kantonale Gerichte mussten sich mit Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG sowie Art. 90a SVG auseinandersetzen. An dieser Stelle sollen die ergangenen Urteile kurz zusammengefasst werden. Mit der daraus entstehenden Übersicht soll aufgezeigt werden, wie die neuen Normen in der Praxis interpretiert und „gelebt“ werden.

¹²⁹ Vgl: Handbuch der Staatsanwaltschaft des Kantons St.Gallen, gültig ab 01.01.2011.

¹³⁰ BOMMER/GOLDSCHMID, BSK StPO, Art. 268 N 12.

3.4.1 Kanton St.Gallen

Die Anklagekammer des Kantonsgerichts St.Gallen entschied am 29.05.2013 betreffend der Einziehung eines Raserfahrzeugs nach Art. 90a SVG, dass diese auch dann rechtens ist, wenn das Fahrzeug auf eine Drittperson (Mutter des Täters) eingelöst ist und dieses weiterhin für den Täter verfügbar wäre. Diese Einziehung sei verhältnismässig, da die Beschwerdeführerin über ein Zweitfahrzeug (Toyota Yaris) verfüge, mit welchem sie jeweils zur Arbeit fahre. I.c. ging es um den einschlägig vorbestraften Sohn der Beschwerdeführerin, welcher mit dem beschlagnahmten Fahrzeug Seat Leon (Sportausführung) auf einer Ausserortsstrecke (Höchstgeschwindigkeit 80km/h) mit 141 km/h erwischt wurde. Der Fall wurde unter Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG subsumiert. Das Gericht führte aus, dass ausschliesslich dasjenige Motorfahrzeug eingezogen werden kann, mit welchem die Anlasstat begangen wurde.¹³¹

Mit einem weiteren Fall musste sich die Anklagekammer des Kantonsgerichts St.Gallen beschäftigen, in welchem der Beschwerdeführer gegen die Beschlagnahmung seines Motorrads durch die Staatsanwaltschaft opponierte. Dieser hatte mit dem Motorrad am 16.07.2013 in Ganterschwil die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um mindestens 71 km/h überschritten. Das Gericht stellte sich auf den Standpunkt, dass eine Sicherungseinziehungsbeschlagnahme auch bei Motorfahrzeugen im Eigentum von Drittpersonen grundsätzlich zulässig sei, wenn das Fahrzeug weiterhin für den Lenker verfügbar sei und die Beschlagnahme geeignet erscheine, weitere grobe Verkehrsregelverletzungen zu verhindern/erschweren. Dies war nach Urteil des Gerichts i.c. der Fall. Der Beschwerdeführer zog das Urteil an das Bundesgericht und unterlag.¹³²

3.4.2 Kanton Zürich

Das Obergericht des Kantons Zürich musste am 13.05.2014 über eine Berufung gegen das Urteil des Jugendgerichts des Bezirkes Horgen vom 02.10.2013 (DJ130002) befinden. Dabei ging es um die halsbrecherische Fahrt eines fahrunfähigen Jugendlichen, welche in einem Verkehrsunfall mit einem Todesopfer und Verletzten endete. Der Unfall ereignete sich am 25.03.2012, zu einem Zeitpunkt also, an dem die neuen Normen aus Via sicura noch gar nicht in Rechtskraft erwachsen waren. Die Vorinstanz hatte den Jugendlichen unter anderem fälschlicherweise auf der Grundlage von Art. 90 Abs. 4 lit. b und c SVG verurteilt. Dies wäre

¹³¹ Vgl. Entscheid Anklagekammer des Kantons St.Gallen vom 29.05.2013, AK.2013.89.

¹³² Vgl. BGE 140 IV 133.

aufgrund des Rückwirkungsverbots und des Grundsatzes der *lex mitior* nicht möglich gewesen. Da jedoch die Verurteilung des Beschuldigten in diesem Punkt bereits in Rechtskraft erwachsen war, konnte das Berufungsgericht daran nichts mehr ändern.¹³³

Am 04.09.2014 entschied das Obergericht des Kantons Zürich in einem Fall, bei dem es um die Beschlagnahme eines Fahrzeuges ging. Das Gericht stellte fest, dass die Einziehungsvoraussetzungen von Art. 90a SVG bei Verkehrsdelikten im Sinne von Art. 90 Abs. 2 bis 4 SVG allgemein erfüllt sein müssen. In einer Gefährdungsprognose ist dann zu prüfen, ob das besagte Fahrzeug in den Händen des Täters in Zukunft die Verkehrssicherheit gefährdet. Die Einziehung muss geeignet sein, den Täter vor weiteren Verkehrsregelverstössen abzuhalten. Ein Fahrzeug kann nur eingezogen werden, wenn mit ihm eine Verkehrsregelverletzung begangen wurde. Denn die Einziehung stellt einen Eingriff in die von Art. 26 BV geschützte Eigentumsgarantie dar und muss dem Gebot der Verhältnismässigkeit genügen. Daher ist sie nur in Ausnahmefällen verhältnismässig und gerechtfertigt. Die Umstände des Einzelfalles sind zu berücksichtigen. Dabei kann auch ein Fahrzeug eingezogen werden, welches im Eigentum einer Drittperson steht, wenn das verwendete Fahrzeug weiterhin für den Täter verfügbar ist und sie geeignet erscheint, weitere grobe Verkehrsregelverletzungen zu verhindern. Ist der Zusammenhang des Fahrzeuges mit der Tat nicht gegeben, kann auch nicht auf Grundlage des Art. 69 StGB eingezogen werden. Dem Beschwerdeführer wurde vorgeworfen, mehrere Fahrzeuge trotz Entzug des Führerausweises gelenkt zu haben und dabei mehrere sonstige Verkehrsregelverletzungen begangen zu haben. Daraufhin wurden zwei Fahrzeuge des Beschwerdeführers beschlagnahmt. Bei einem der beiden Fahrzeuge konnte jedoch kein Zusammenhang mit der Tat erstellt werden. So entschied das Gericht, dass dieses dem Beschwerdeführer wieder herauszugeben sei.¹³⁴

Das Obergericht des Kantons Zürich entschied am 16.10.2014 in einem weiteren Fall betreffend der Beschlagnahme eines Fahrzeuges, dass dies nach Art. 90a SVG nur möglich sei bei Verkehrsregelverletzungen gemäss Art. 90 Abs. 2 bis 4 SVG. Eine Anwendung des Art. 90a SVG bei anderen Strafnormen des SVG (wie z.B. bei Art. 91 ff. SVG) sei aufgrund der Systematik des Gesetzes sowie der *ratio legis* nicht möglich. Für weitere Strafnormen des SVG kommt eine Einziehung einzig gestützt auf Art. 69 StGB in Betracht. Die Staatsanwaltschaft führte i.c. mehrere Strafverfahren gegen den Beschwerdeführer. Nachdem sein Fahrzeug ein

¹³³ Vgl. Entscheid Obergericht des Kantons Zürich vom 13.05.2014, II. Strafkammer, SB140022.

¹³⁴ Vgl. Entscheid Obergericht des Kantons Zürich vom 04.09.2014, III. Strafkammer, UH140207.

erstes Mal beschlagnahmt worden war, erhielt er es wieder zurück, da man davon ausgegangen war, dass er sich wohlverhalten würde. Kurze Zeit später war der Beschuldigte jedoch unter Verdacht geraten, trotz verhängten Führerausweisentzugs sein Fahrzeug weiterhin gelenkt zu haben. Zudem wurde ihm der Ausweis nicht nur wegen vermuteter Medikamenteneinnahme, sondern auch wegen charakterlicher Fehleignung entzogen. Damit erschien die öffentliche Ordnung und Sicherheit gefährdet, und das Fahrzeug wurde ein weiteres Mal beschlagnahmt. Das Gericht stützte die Beschlagnahme, da eine später folgende, definitive Einziehung nicht von vornherein ausser Betracht fiel.¹³⁵

3.4.3 Kanton Thurgau

Das Obergericht des Kantons Thurgau hatte am 22. September 2014 über ein erstinstanzlich ergangenes Urteil zu einer qualifiziert groben Verletzung der Verkehrsregeln zu befinden. Der Beschwerdeführer fuhr am 30.04.2013 abends auf der Hauptstrasse von Steinebrunn Richtung Amriswil mit einer Geschwindigkeit von 175 km/h. Dabei überschritt er die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 95 km/h und wurde vom Obergericht zweitinstanzlich mit einer Freiheitsstrafe von 18 Monaten, davon 9 Monate mit bedingtem Vollzug bestraft. Dieses Urteil wurde an das Bundesgericht weitergezogen mit dem Einwand, dass erstmalige Raser praxisgemäss nicht mit einer unbedingten Freiheitsstrafe geahndet würden. Die gesamte Freiheitsstrafe sei bedingt aufzuschieben und mit einer Busse zu verbinden. Dem folgte das Bundesgericht nicht. Gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG ist eine Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren vorgesehen. Das Gericht befand, dass ein Anspruch, einen Teil davon in Form einer Busse zu leisten, nicht bestehe. Die Kombination einer teilbedingten Strafe nach Art. 43 StGB mit einer Busse oder einer unbedingten Geldstrafe gemäss Art. 42 Abs. 4 StGB ist ausgeschlossen.¹³⁶

3.4.4 Kanton Wallis

Die Strafkammer des Kantonsgerichts Wallis hatte am 04.10.2013 zu entscheiden, ob die Beschlagnahme eines Fahrzeugs für die folgende Einziehung nach Art. 90a SVG in einem Fall rechtens sei. Es zitierte aus der Botschaft zu Via sicura und stellte fest, dass die Einziehung einen Eingriff in die von Art. 26 BV geschützte Eigentumsgarantie darstelle und nur in Ausnahmefällen verhältnismässig und gerechtfertigt sei. Die Einziehung dürfe nur bei

¹³⁵ Vgl. Entscheid Obergericht des Kantons Zürich vom 16.10.2014, III. Strafkammer, UH140223.

¹³⁶ Vgl. Urteil des BGer 6B_1095/2014 vom 24.13.2015.

Verkehrsregelverletzungen angewendet werden, die in skrupelloser Weise begangen wurden und sie geeignet sind, den Täter von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abzuhalten. Das Gericht befand, dass dies i.c. gegeben sei, denn die beiden Fahrer fuhren am 24.07.2013 auf einer Überlandstrasse ein spontanes Rennen und gerieten bei der Ausfahrt in eine Geschwindigkeitskontrolle der Polizei. Die Fahrer wurden mit 149 bzw. 134 km/h gemessen und hatten einen Abstand von vier bis fünf Metern zueinander.¹³⁷ Dieser Entscheid wurde an das Bundesgericht weitergezogen. Dieses bestätigte den Entscheid des Kantonsgerichts Wallis.¹³⁸

3.4.5 Kanton Solothurn

Das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn hiess am 23.06.2014 die Beschwerde eines (ausländischen) Fahrzeuglenkers teilweise gut, welcher einen zweijährigen Ausweisentzug erhalten hatte, weil er auf der Autobahnverzweigung in Härkingen die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um netto 64 km/h überschritten hatte. Es setzte die Dauer des Warnungsentzuges auf 5 Monate fest. Zuvor war der Beschwerdeführer von der Staatsanwaltschaft per Strafbefehl gesetzeswidrig wegen einer groben Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Abs. 2 SVG) verurteilt worden (und nicht wegen Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG). Dieser Strafbefehl erwuchs unangefochten in Rechtskraft. Gegen den Entscheid des Verwaltungsgerichts erhob das ASTRA Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht und konnte sich durchsetzen. Das Bundesgericht wies das Urteil des Verwaltungsgerichts Solothurn betreffend der zu kurzen Länge des Ausweisentzuges zur Neuurteilung zurück.¹³⁹

3.4.6 Kanton Aargau

Die Beschwerdekammer des Obergerichts des Kantons Aargau wies eine Beschwerde gegen einen Beschlagnahmefehl am 14.02.2013 ab. Es ging dabei um einen deutschen Staatsangehörigen, welcher am 10.01.2013 mit seinem Fahrzeug (mit deutschen Kontrollschildern) in Eiken von der Kantonspolizei Aarau bei einer Geschwindigkeitsmessung angehalten wurde. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h hatte er um 69 km/h überschritten. Die Staatsanwaltschaft liess gleichentags das Tatfahrzeug von der Polizei sicherstellen. Die Beschwerde wurde nach dem Entscheid des Aargauer Obergerichts weiter

¹³⁷ Vgl. Entscheid Strafkammer des Kantonsgericht Wallis vom 04.10.2013, P3 13 145 / P3 13 145.

¹³⁸ Vgl. Urteil des BGer 1B_403/2013 vom 19.06.2014.

¹³⁹ Vgl. Urteil des BGer 1C_397/2014 vom 20.11.2014.

ans Bundesgericht gezogen. Das Bundesgericht wies die Beschwerde in seinem Urteil mit dem Verweis auf den i.c. bestehenden dringenden Tatverdacht auf eine qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG ab. Eine solche Straftat würde die Einziehungsvoraussetzungen von Art. 90a SVG erfüllen. Da sich der Beschwerdeführer bereits schon in Deutschland vier zum Teil gravierende Geschwindigkeitsübertretungen hatte zu Schulden kommen lassen und er in der Schweiz über keinen Wohnsitz verfügte, wurde die Beschlagnahme als verhältnismässig befunden. Er könne sein Fahrzeug nach der Freigabe in sein Heimatland überführen und so einer allfälligen Einziehung entziehen. Die Massnahme sei auch geeignet, den Beschwerdeführer von weiteren Geschwindigkeitsexzessen mit dem leistungsstarken Tatfahrzeug in der Schweiz abzuhalten. Damit sei auch die Beschlagnahme rechtmässig erfolgt.¹⁴⁰

3.4.7 Kanton Basel-Stadt

Das Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt hatte am 04.08.2014 über eine Beschwerde betreffend einer Fahrzeugbeschlagnahme zu befinden. Der im Ausland wohnhafte Beschwerdeführer fuhr am 20.04.2014 mit massiv überhöhter Geschwindigkeit auf der Uferstrasse in Basel hin und her. Dabei gefährdete er in skrupelloser Weise anwesende Spaziergänger, Velofahrer und Skater. Das Tatfahrzeug, ein Audi A8, wurde mit der Eröffnung des Strafverfahrens beschlagnahmt. Dagegen wehrte sich der Beschwerdeführer und forderte, sein Fahrzeug gegen Leistung einer Kaution wieder zurückerhalten zu können. Das Gericht argumentierte, dass das Fahrzeug für die spätere Einziehung gerechtfertigt beschlagnahmt worden sei. Dazu brauche es gemäss Botschaft zu Via sicura eine in skrupelloser Weise begangene grobe Verkehrsregelverletzung als auch die Voraussetzung, dass der Täter durch die Einziehung von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abgehalten werden kann. I.c. bestand ein hinreichender Tatverdacht für eine in skrupelloser Weise begangene grobe Verkehrsregelverletzung. Die Beschlagnahme war geeignet, den Beschwerdeführer von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen mit seinem leistungsstarken Tatfahrzeug abzuhalten. Die spätere Einziehung nach Art. 90a SVG durch den Strafrichter schien zum damaligen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen. Daher wurde die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.¹⁴¹

¹⁴⁰ Vgl. BGE 139 IV 250.

¹⁴¹ Vgl. Entscheid Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt vom 04.08.2014, Einzelgericht, BES.2014.94.

3.4.8 Zusammenfassung der kantonalen Rechtsprechung

Es ist festzustellen, dass fast nur der Art. 90a SVG die kantonalen Gerichte und das Bundesgericht beschäftigte. Dies erscheint nachvollziehbar, da es bei den beschlagnahmten/eingezogenen Fahrzeugen nicht nur um Vermögenswerte geht, sondern auch um Liebhaberobjekte. Raser verfügen oftmals über eine stärkere Bindung¹⁴² zu ihren Fahrzeugen. Ein Umstand, welcher der neuen Norm zur Einziehung von Fahrzeugen (Art. 90a SVG) durchschlagenden Erfolg bereitet. Dies wird von vielen Tätern als weitaus grössere Strafe empfunden als die eigentliche Sanktion durch den Strafrichter.

Die spezifischen Tatbestandselemente des Raser-Tatbestands sind weit ab von normalem und versehentlichem Verkehrsverhalten, weshalb die Fälle als klar erscheinen und es für die Täter fast keine „Rechtfertigungsmöglichkeiten“ mehr gibt.

Der neue Raser-Tatbestand und die neue Regelung zur Einziehung von Raserfahrzeugen wurden in der Praxis der kantonalen Gerichte formell nach Gesetz interpretiert. Klare Fehlurteile wurden durch kantonale Gerichte und das Bundesgericht korrigiert, soweit möglich. Nicht alle Lücken konnten bis heute durch das Bundesgericht geschlossen werden. Die neuen Normen wurden aber im Allgemeinen von den Gerichten mit Mass angewendet. Das Zürcher Obergericht konnte folgende wichtige Fragen klären, welche nicht bis zum Bundesgericht gelangten:

Das Zürcher Obergericht legte Art. 90a Abs. 1 lit. a SVG wörtlich aus und stellte fest, dass die Einziehung eines Fahrzeuges nur möglich ist, wenn damit eine grobe Verkehrsregelverletzung begangen wurde. Zudem stellte es klar und folgte in seiner Argumentation KRUMM¹⁴³, wonach weitere Fahrzeuge nicht mehr eingezogen werden dürfen, welche sich im Haushalt des Täters befinden und deren Nichtgebrauch durch den Täter nicht garantiert werden kann.¹⁴⁴ Auch Fahrzeuge, welche nichts mit der Tat zu tun haben, können weder mit Art. 90a SVG noch mit Art. 69 StGB eingezogen werden.¹⁴⁵

¹⁴² Vgl. GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY, JB-SVR 2009, S. 575; Siehe auch z.B. BGE 140 IV 141 E. 4.4.3.

¹⁴³ Vgl. KRUMM, AJP 2013, S.384.

¹⁴⁴ Vgl. MÜLLER/RISKE, Strassenverkehr 2/2013, S. 59.

¹⁴⁵ Vgl. Entscheid Obergericht des Kantons Zürich vom 04.09.2014, III. Strafkammer, UH140207, E. 2.3.

Weiter suchte das Zürcher Obergericht auch nach einer Lösung zu folgender Frage, welche das Bundesgericht noch offen liess: Ist Art. 90a SVG auch auf weitere Verstösse gegen die Strafnormen des SVG (z.B. Art. 91 SVG) anwendbar? Nach Auslegung des Wortlautes von Art. 90a SVG, der Systematik des Gesetzes (Art. 90a folgt direkt auf Art. 90 SVG und ist nicht erst am Schluss der SVG-Strafbestimmungen eingefügt) sowie der Wortprotokolle aus dem Nationalrat, ging das Zürcher Obergericht davon aus, dass sich die Anwendbarkeit von Art. 90a SVG nur auf Art. 90 Abs. 2 bis 4 SVG beschränkt. Bei anderen Verstössen komme einzig die Einziehung nach Art. 69 StGB in Betracht.¹⁴⁶

3.5 Bundesgerichtspraxis

Im folgenden Kapitel sollen, mittels eines Rückblicks auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung, die wichtigsten Kernaussagen des Bundesgerichts zum neuen Raser-Tatbestand und vor allem zur Einziehung von Raserfahrzeugen geklärt werden. Denn das Bundesgericht hat bereits in den zwei Jahren seit der Einführung des Raser-Tatbestands einiges an der neuen Norm präzisiert.

Zum Vorsatz in Art. 90 Abs. 4 SVG ergänzte das Bundesgericht unmissverständlich, dass kraft gesetzlicher Vermutung zwingend davon auszugehen ist, dass die Geschwindigkeitsüberschreitungen vorsätzlich begangen werden und das jeweils hohe Risiko eines schweren Verkehrsunfalls mit Schwerverletzten und Toten geschaffen wird. Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung im Sinne von Art. 90 Abs. 4 SVG besteht daher kein Spielraum für eine einzelfallbezogene Risikobeurteilung mit der Möglichkeit, die Straftat gegebenenfalls zu einer groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG herabzustufen.¹⁴⁷

Zum Begriff „Höchstgeschwindigkeit“ aus dem Art. 90 Abs. 4 SVG stellte das Bundesgericht klar, dass damit die maximal zulässige Geschwindigkeit gemeint ist, d.h. die signalisierte Höchstgeschwindigkeit (Art. 4a Abs. 5 VRV), oder falls diese fehlt, die für die Strassenart oder den Bereich geltende Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 4a Abs. 1 VRV. Art. 90 Abs. 4 SVG beziehe sich nicht auf die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten.¹⁴⁸

¹⁴⁶ Vgl. Entscheid Obergericht des Kantons Zürich vom 16.10.2014, III. Strafkammer, UH140223, E. 2.1.

¹⁴⁷ Vgl. Urteil des BGer 1C_397/2014 vom 20.11.2014, E. 2.4.1.

¹⁴⁸ Vgl. Urteil des BGer 1C_397/2014 vom 20.11.2014, E. 2.4.2.

Zu den Einziehungsvoraussetzungen von Art. 90a Abs. 1 lit. a SVG präzisierte das Bundesgericht, dass diese bei Verkehrsdelikten im Sinne von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG in der Regel gegeben seien. Die Einziehung beschränke sich aber nicht nur auf diese, sondern sei auch bei groben Verkehrsregelverletzungen nach Art. 90 Abs. 2 SVG zu prüfen. Für die Voraussetzungen von Art. 90a Abs. 1 lit. b SVG könne an die bisherige Praxis angeknüpft werden. Danach habe das Gericht eine Gefährdungsprognose darüber zu erstellen, ob das Täterfahrzeug in den Händen des Täters in Zukunft die Verkehrssicherheit gefährde bzw. ob dessen Einziehung geeignet sei, den Täter vor weiteren groben Verkehrswidrigkeiten abzuhalten.¹⁴⁹

Zur Einziehungsbeschlagnahme konkretisierte das Bundesgericht: Nach weiterhin geltender Rechtsprechung zu den altrechtlichen kantonalen Strafprozessordnungen setzt die Einziehungsbeschlagnahme voraus, dass ein begründeter/konkreter Tatverdacht besteht, die Verhältnismässigkeit gewahrt wird und die Einziehung durch den Strafrichter nicht aus materiellrechtlichen Gründen als offensichtlich unzulässig erscheint.¹⁵⁰

Zur Einziehung von Tatfahrzeugen, welche im Eigentum Dritter stehen, formulierte das Bundesgericht: Die Sicherungs-Einziehungsbeschlagnahme kann auch bei Fahrzeugen im Eigentum von Drittpersonen zulässig sein, wenn das „verwendete“ Fahrzeug weiterhin für den Täter verfügbar sei und die Beschlagnahme geeignet erscheine, weitere grobe Verkehrsregelverletzungen zu verhindern bzw. zumindest zu verzögern oder zu erschweren. Hierbei zitierte das Bundesgericht die Botschaft zu Via sicura¹⁵¹ und ergänzte diese um das Wort „verwendete“, um darauf hinzuweisen, dass es den deutschen und italienischen Wortlaut inhaltlich bevorzugt.¹⁵²

Zum Verhältnis zwischen Art. 90a SVG und Art. 69 StGB stellte das Bundesgericht klar, dass der Gesetzgeber mit dem neuen Artikel die schon vorher mögliche und in verschiedenen Kantonen praktizierte Einziehung von Raserfahrzeugen auf Bundesebene einheitlich geregelt

¹⁴⁹ Vgl. BGE 139 IV 254 E. 2.3.3.

¹⁵⁰ Vgl. BGE 139 IV 252 E. 2.1.

¹⁵¹ Vgl. BBl 2010, 8485.

¹⁵² Vgl. BGE 140 IV 137 E. 3.5.

haben wollte. Damit könne die bisherige Praxis jedenfalls teilweise weiterhin Geltung beanspruchen.¹⁵³

3.6 Massnahmen

In diesem Kapitel soll die Frage geklärt werden, wie sich diese Urteile auf die dem Strafverfahren folgenden Massnahmen auswirken. Mit einem Blick auf die Statistik der Strassenverkehrsämter soll die Auswertung der Praxisauswirkungen abgerundet werden.

3.6.1 Praxis Strassenverkehrsämter mit Rasern

Gemäss Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} SVG hat das Strassenverkehrsamt dem verurteilten Raser den Führerausweis für mindestens zwei Jahre zu entziehen. Das Bundesgericht bestätigte diese neue Praxis in einem Fall aus dem Kanton Solothurn.¹⁵⁴ Vorher wird jedoch die Fahreignung durch einen Verkehrsmediziner abgeklärt und bei bestehender Eignung der zweijährige Entzug des Führerausweises verfügt. Fehlt die Eignung, wird der Führerausweis auf unbestimmte Zeit entzogen.

3.6.2 Analyse der Führerausweisentzugsstatistik

Gesamtschweizerisch ist nach einem stetigen Rückgang im Jahr 2014 ein leichter Anstieg der Führerausweisentzüge aufgrund von Geschwindigkeitsdelikten festzustellen. Die Verwarnungen nehmen seit 2011 zu, was offensichtlich die Anzahl der Führerausweisentzüge sinken lässt. Die Einführung der Rasernorm per 01.01.2013 hatte jedoch bis heute keinen sichtbaren Einfluss auf die Statistik.

¹⁵³ Vgl. BGE 139 IV 254 E 2.3.3.

¹⁵⁴ Siehe Kapitel 3.4.5.

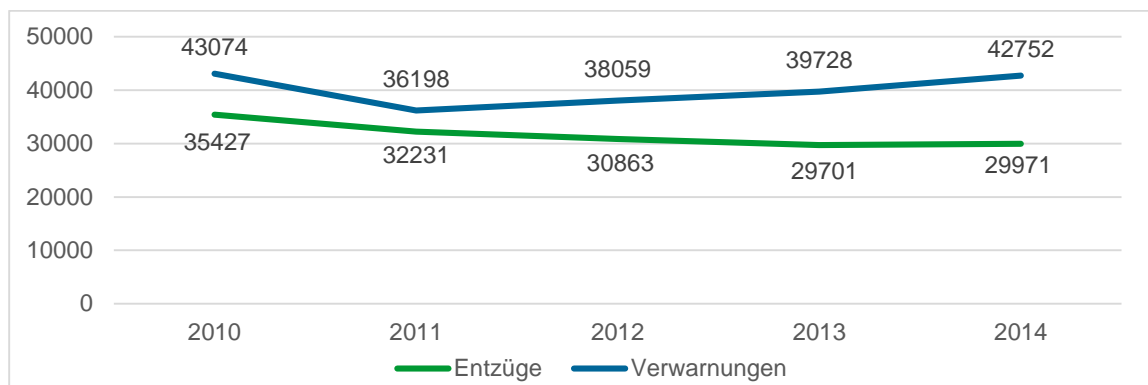


Abbildung 9: Führerausweisentzüge aufgrund Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften ganze Schweiz ¹⁵⁵

Nach Rückmeldungen des Strassenverkehrsamts des Kantons St.Gallen sind die Raserfälle in seiner Wahrnehmung klar rückläufig. Dies deckt sich denn auch mit den Zahlen des BFS. Die Ausweisentzüge laufen bei Rasern mit einzelnen Ausnahmen unproblematisch ab. Die Limiten des Raser-Tatbestands sind weit über den vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten, dass es auch bei den verurteilten Rasern wenig Opposition gegen die folgenden Massnahmen gibt. Hier scheint es, als ob der Raser-Tatbestand greift. Einige Fälle belegen jedoch, dass sich immer wieder verurteilte Raser trotz Entzug des Führerausweises wieder hinter das Lenkrad eines Fahrzeugs setzen.¹⁵⁶ Leider ist dies für die Polizei nur schwer zu kontrollieren.

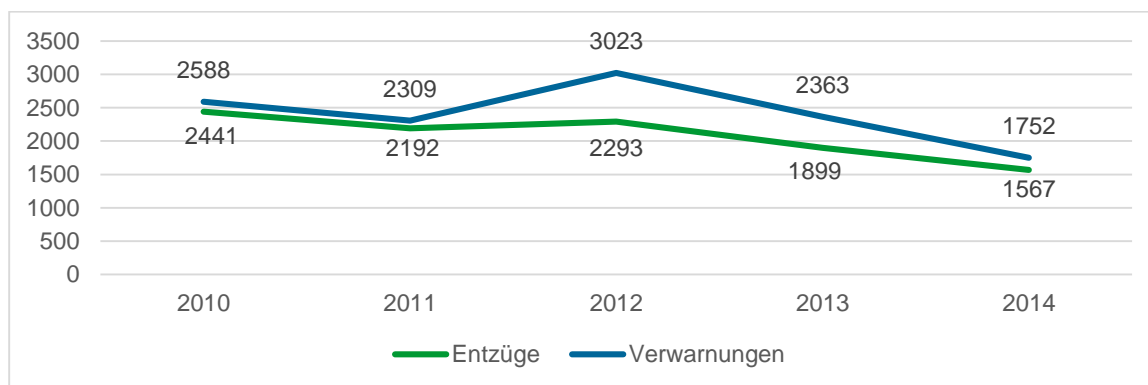


Abbildung 10: Führerausweisentzüge aufgrund Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften im Kanton St.Gallen ¹⁵⁷

¹⁵⁵ Vgl. BFS/ASTRA, Statistik der Administrativmassnahmen, <<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/19/04/01/01/05.html>> (Stand: 02.08.2015); Vgl. ASTRA, ADMAS Gesamtbericht 12/2014, <<http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00119/00218/index.html?lang=de>> (Stand 02.08.2015).

¹⁵⁶ Vgl. ARNET, Strassenverkehr 1/2012, S. 24.

¹⁵⁷ Vgl. BFS/ASTRA, Statistik der Administrativmassnahmen; Vgl. ASTRA, ADMAS Gesamtbericht 12/2014.

4 Werden diejenigen Täter verfolgt, die verfolgt werden sollten?

Die Raserinitiative versprach mit der Umsetzung ihrer Anliegen, dass damit in der ganzen Schweiz jährlich 1000 Raser von der Strasse verbannt würden.¹⁵⁸ Dieses Ziel wurde im Jahr 2013 mit 49 und im Jahr 2014 mit 283 verurteilten Rasern nicht erreicht. Es war wahrscheinlich auch etwas zu hoch gesteckt. Doch wie sieht der typische heutige Raser aus, welcher durch den Raser-Tatbestand von der Strasse verbannt wird?

Nach den hier vor allem im Kanton St.Gallen getätigten Erhebungen ist der typische Raser mit einem Personenwagen unterwegs, männlich, zwischen 21-30 (aber auch 41-50) Jahre alt, von Beruf Handwerker und von der Nationalität zur Hauptsache Schweizer.

Dieses Resultat unterscheidet sich teils stark von dem Bild, welches man 2009 aus verkehrspsychologischer Sicht von Rasern hatte: „Beim Raser handelt es sich in der Regel um eine junge und männliche Person, aus einer tiefen sozialen Schicht, die über keine guten beruflichen Perspektiven verfügt, dafür über ein umso besseres bzw. leistungsstärkeres Automobil. Dieses Automobil dient denn auch dazu, die Defizite mangelnder persönlicher Befriedigung und mangelnder Perspektiven auszugleichen.“¹⁵⁹ Das heute sich bietende Bild eines Rasers zeigt auf, dass es überwiegend Raser mit guten Ausbildungen und Perspektiven gibt.

Ein Verstärker dieses Problems ist heute die Möglichkeit, sich mittels Finanzierungshilfen, wie z.B. Leasingverträgen, sehr leistungsstarke Nobelfahrzeuge leisten zu können. Dies ermöglicht den meist sehr jungen Tätern überhaupt erst, an ein solches Fahrzeug, trotz stark eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten, heranzukommen.

Die mit Via sicura eingeführten Normen gegen Raser zielen auf das Verhalten der Täter: Massive Missachtung der Verkehrsregeln, krasse Missachtung der Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen und Teilnahme an unbewilligten Motorfahrzeugrennen. Zieltäter dieser Norm sind in erster Linie alle Personen, welche sich motorisiert im Strassenverkehr bewegen, unabhängig von Nationalität, Status, Alter oder Beruf. Von diesem Standpunkt her betrachtet, scheint der Raser-Tatbestand Wirkung beim richtigen „Täter-Typ“ zu entfalten. Die Rasernorm zielt aber in ihrem Kern auf eine Hochrisikotätergruppe, welche notorisch und ohne Rücksicht

¹⁵⁸ Vgl. SCHNEEBERGER Paul, Rasen als eigener Tatbestand, in: NZZ vom 28.04.2010, <<http://www.nzz.ch/rasen-als-eigener-tatbestand-1.5579162>> (Stand: 02.08.2015).

¹⁵⁹ GODENZI/BÄCHLI-BIÉTRY, JB-SVR 2009, S. 578.

auf Dritte zu halsbrecherischen und schnellen Fahrmanövern neigt.¹⁶⁰ Hier stellt sich das Problem, dass die Gruppe der typischen Raser in der Praxis keine in sich geschlossene Gruppe ist. Es ist vor allem für Präventionsbemühungen schwierig, mit der passenden Strategie die richtige Tätergruppe anzugehen.

Der Raser-Tatbestand richtet sich gegen eine Hochrisikogruppe von Rasern – diese Gruppe ist aber sehr klein und für einen geringen Teil des Problems (Gefährdung Verkehrsteilnehmer durch Raser) verantwortlich. Der Teil der Bevölkerung, welcher nur leicht auffällig ist, also nur ab und zu „zu schnell fährt“, ist aber zahlenmässig viel grösser und daher auch viel öfter Teil des Problems.¹⁶¹ Eine kleine Risikogruppe lässt sich daher relativ schnell beeinflussen – worauf wohl auch das Ausbleiben der medienrächtigen Raserunfälle zurückzuführen ist. Diese Hochrisikogruppe wird nicht aufgelöst oder aus der Welt geschafft, sondern durch die drakonische Strafandrohung temporär verdrängt – wohin, wird nachfolgend noch behandelt.¹⁶² Das grosse Problem liegt jedoch in der oben erwähnten grösseren Bevölkerungsgruppe, welche sich nicht als Zielgruppe der Rasernorm, also als Raser sieht. Diese bildet weiterhin ein grosses Potential, dass die Zahl von Raserdelikten in naher Zukunft wieder steigen wird.

Es ist daher davon auszugehen, dass die Reduktion der Raserfälle durch den Raser-Tatbestand nicht lange anhält. Zudem werden viele der verurteilten Raser, welchen der Ausweis entzogen wurde, sich trotzdem wieder hinter das Steuer setzen. Dies hängt davon ab, ob sie damit rechnen, von der Polizei dabei erwischt zu werden. Die erfolgversprechendsten Mittel der Polizei sind hierbei Kameras, welche Fahrzeugnummernschilder erkennen und diese in den Fahndungsdatenbanken überprüfen. Gleichzeitig ist es für die Polizei sehr schwierig, solche Fahrer im Verkehr auszumachen, denn sie können mit dem eigenen oder mit einem fremden Fahrzeug unterwegs sein. Das Raserproblem lässt sich somit nicht einfach mit der Umsetzung eines Gesetzes alleine unter Kontrolle bringen.

¹⁶⁰ Vgl. FIOLKA, SZK 1/2013, S. 54.

¹⁶¹ Vgl. EWERT/SCARAMUZZA/NIEMANN/WALTER, Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr, S. 36.

¹⁶² Siehe Kapitel 5.1.

5 Reform- und Handlungsbedarf

5.1 Ergebnis

Zum Schluss sollen nun die zentralen Fragen beantwortet werden, welche eingangs der Arbeit gestellt wurden: Wie wurden der neue Raser-Tatbestand und das Einziehen von Raserfahrzeugen seit deren Einführung in der Praxis umgesetzt, und was für eine Wirkung haben sie schlussendlich erzielt?

Die hohen Strafen für Raser, die Einziehung der Fahrzeuge und der lange Führerausweisentzug haben scheinbar tatsächlich dazu geführt, dass die medienträchtigen Raserunfälle in den letzten Jahren ausgeblieben sind. Das Raserproblem wurde jedoch dadurch nicht gelöst. Ist auf Schweizer Strassen mit Kontrollen und hohen Strafen zu rechnen, suchen sich die Täter andere Orte, an welchen sie ungestört Rasen können. Da man im europäischen Umfeld den Raser-Tatbestand als solchen nicht kennt, steht die Schweiz mit ihrer Lösung alleine da. Es sind bereits Anzeichen zu finden, dass sich das schweizerische Raserproblem zum Teil auf andere Staaten verlagert hat, z.B. nach Süddeutschland, wo die Autobahnen stellenweise über keine Geschwindigkeitsbegrenzungen verfügen. Dort scheinen sich die Unfälle von Schnellfahrern mit Schweizer Kennzeichen zu häufen.¹⁶³ Damit ist m. E. die Vermutung berechtigt, dass das Potential für künftige Raserunfälle in der Schweiz immer noch vorhanden ist. Da der Verkehr bereits schon immer einen internationalen Charakter hatte, müssten heute eigentlich die internationalen Bestrebungen noch stärker forciert werden.¹⁶⁴ Denn das Problem ist nicht gelöst und kann jederzeit auf die Schweiz zurückfallen. Nicht zu unterschätzen sind daher ebendiese internationalen Auswirkungen des Schweizer Raser-Tatbestands. Die Einführung der neuen Norm blieb im angrenzenden Ausland nicht unbemerkt. Medien und Automobilclubs berichteten ausführlich über die neue Schweizer Bestimmung. Dies beeinflusst z.B. Teilnehmer von illegalen internationalen Autorennen, welche ihre Routen, wenn möglich, nicht über die Schweiz wählen.¹⁶⁵

Im Kanton St.Gallen sind Staatsanwaltschaft und Strassenverkehrsamt überzeugt, dass ihre Raser-Verfahren schneller und einfacher ablaufen als unter altem Recht. Der Raser-Tatbestand

¹⁶³ Vgl. <<http://www.suedkurier.de/region/hochrhein/kreis-waldshut/Wir-listen-Faelle-von-Schweizer-Rasern-auf;art372586,7197134>> (Stand:02.08.2015).

¹⁶⁴ Z.B. auf polizeilicher Ebene in Europa: <<https://www.tispol.org/>> (Stand: 02.08.2015).

¹⁶⁵ Z.B. Cannonball Run Europe, abrufbar unter: <<http://www.cannonballruneurope.co.uk/>> (Stand: 02.08.2015), oder das Gumball3000 Rennen, abrufbar unter: <<http://www.gumball3000.com/>> (Stand: 02.08.2015).

fürte hier dazu, dass Angeklagte ihre Strafurteile eher akzeptierten als früher die Strafbefehle, obwohl die aktuellen Strafen markant höher sind. Auch die vom Strassenverkehrsamt verfügten Massnahmen wurden eher hingenommen als vorher.

Die Konturen des Raser-Tatbestands und der Norm für die Einziehung von Raserfahrzeugen wurden durch die kantonale und bundesgerichtliche Rechtsprechung geschärft und unklare Rechtsbegriffe wurden geklärt. Es gibt jedoch noch offene Fragen, welche das Bundesgericht zu beantworten hat:

- Bleibt es bei seiner Unterscheidung von Strassentypen in der Rechtsprechung zu Art. 90 Abs. 1 und 2 SVG?
- Wie geht es mit den in Art. 90 Abs. 3 SVG neuen Regelbeispielen um?
- Wo setzt es die Grenze beim waghalsigen Überholen zwischen Art. 90 Abs. 2 und 3 SVG?
- Ist Art. 90a SVG auch für die anderen Straftatbestände im SVG anwendbar (entgegen einem Entscheid des Zürcher Obergerichts)?
- Können noch weitere Fahrzeuge aus dem Haushalt des Täters beschlagnahmt werden, wenn der Täter direkten Zugriff darauf hat (entgegen einem Entscheid des Zürcher Obergerichts)?

M. E. macht es Sinn, dass das Bundesgericht seine Abstufung der Sanktionierung nach Strassentypen anpasst, um der Gefährdung von schwächeren Verkehrsteilnehmern innerorts eher Rechnung zu tragen. Damit würde das Bundesgericht näher an die Abstufungen aus Art. 90 Abs. 4 SVG gelangen.

Zum Reformbedarf der Normen durch den Gesetzgeber kann gesagt werden, dass sie zu neu sind, um bereits schon wieder „umgebaut“ zu werden. Ihre Auswirkungen können noch nicht im vollen Umfang abgeschätzt und erfasst werden. Bis heute sind seit der Einführung nur Tendenzen auszumachen. Die neuen Normen verursachen aber trotz ihrer „wilden“ Entstehungsgeschichte keine grossen Probleme. Sollte jedoch eine Revision des Art. 90 SVG erfolgen, dann würde es Sinn machen, den Widerspruch zwischen den Absätzen 3 und 4 zu beseitigen. Dazu müsste jedoch vom Gesetzgeber die Rechtsvermutung in Absatz 4 aufgehoben werden. Somit könnten bei krasser Missachtung der Geschwindigkeit gemäss Absatz 3 der Vorsatz und das Eingehen eines hohen Risikos eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern wieder geprüft werden, ob sie in Wirklichkeit gegeben sind. M. E. kann so wieder eine der Gesetzeslogik näher liegende Unrechtskaskade hergestellt werden.

Der im Vorfeld scharf kritisierte Art. 90a SVG (ursprünglich wurde gefordert, die eingezogenen Fahrzeuge vor den Augen der Besitzer zu zerstören¹⁶⁶) scheint in der Praxis eine hohe Wirksamkeit zu entfalten. Zumeist hatten sich die Gerichte mit diesem Artikel zu befassen, da viele Verurteilte anfangs nicht an die scharfe, am Wortlaut orientierte Auslegung glaubten und auszuloten versuchten, ob die Norm nicht doch milder umgesetzt würde. Der Art. 90a SVG braucht nicht um die Möglichkeit der Vernichtung von Täterfahrzeugen ergänzt zu werden – dies ist mit Art. 69 StGB möglich. Der Entscheidungsspielraum der Gerichte für die Verwendung des Verwertungserlöses nach Abzug von Strafe und Verfahrenskosten würde m. E. besser dahin eingeschränkt werden, dass diese Gelder in die allgemeine Staatskasse einzufließen haben. Gemäss einhelliger Meinung in der Lehre würde ein Zusprechen des Restgeldes an eine private Institution der Norm einen Strafcharakter verleihen und ist daher zu unterlassen.¹⁶⁷

Der Raser-Tatbestand schafft auch für die Polizei selbst Probleme. Bei Nachfahrmessungen mit Zivilfahrzeugen kommt es in jüngster Zeit immer wieder zu Gegenanzeigen von Seiten der erwischten Raser. Denn damit der Raser-Tatbestand überhaupt gerichtstauglich festgestellt werden kann, muss die Polizei bei Nachfahrmessungen denselben Tatbestand erfüllen. Dies führt zu einer Vielzahl von unnötigen Verfahren, welche die Polizisten an Gerichtstermine binden. Weiter beschaffen sich auch die meisten Tätergruppen leistungsstarke Fluchtfahrzeuge. Nicht selten werden Verfolgungsfahrten auf der Autobahn aufgrund der Obergrenze des Art. 90 Abs. 4 SVG abgebrochen, da vor allem bei wenig Verkehr Geschwindigkeiten von über 200 km/h keine Seltenheit sind. Kein Polizist möchte hier in ein Verfahren verwickelt und damit zum Präzedenzfall werden.

Die Politik hatte zwar ursprünglich beim Verfassen des Raser-Tatbestands eine andere Tätergruppe im Fokus, als heute in den Kontrollen der Polizei „hängen“ bleibt. Die in der vorliegenden Arbeit ermittelten Täter stammten, wenn überhaupt nur zu einem sehr kleinen Teil aus der ursprünglichen Hochrisikotätergruppe (jung und hohe Affinität zu Fahrzeugen).¹⁶⁸ Der Rest kommt aus der viel grösseren Bevölkerungsgruppe der Menschen, welche nur leicht

¹⁶⁶ Vgl. HUSMANN Markus, BSK SVG, Art. 90a N 7.

¹⁶⁷ Vgl. MÜLLER/RISKE, Strassenverkehr 2/2013, S. 65; Vgl. GIGER, Strassenverkehr 1/2013, S. 16 f.; Vgl. KRUMM, AJP 2013, S. 384 f.

¹⁶⁸ Siehe Kapitel 3.2.3.

auffällig sind und nur manchmal zu schnell fahren.¹⁶⁹ In einer Zeit, in welcher immer leistungsstärkere Fahrzeuge für jedermann erschwinglich sind, ist es jedoch notwendig, dass nicht nur die Hochrisikogruppe der Raser gestoppt wird. Es ist auch notwendig, dass grössere Teile der Bevölkerung punkto Geschwindigkeit sensibilisiert werden. M. E. wird genau hier ersichtlich, wo das Gesetz alleine keine Wirkung entfalten kann. Es wirkt zwar gemäss seiner Formulierung gegen alle Bürger gleich, welche eine genau definierte Limite überschreiten. Gleichzeitig wurde der Raser-Tatbestand jedoch politisch und medial so stark aufgeladen, dass sich viele Menschen davon gar nicht betroffen fühlen.¹⁷⁰ Allein Gesetze zu formulieren nützt nicht viel. Die Menschen verlieren die neue Norm ob der grossen Gesetzesflut schnell aus den Augen. Ob eine Norm eingehalten wird, ist zusätzlich eine Frage der vermuteten Wahrscheinlichkeit, bei einem Verstoss gegen diese erwischt zu werden.¹⁷¹ Die Polizeikorps der Schweiz haben in den letzten zehn Jahren aufgrund der Personalknappheit immer mehr Polizisten aus der Verkehrspolizei in andere Bereiche abgezogen. Man argumentierte, dass die Verkehrsunfallzahlen rückläufig seien und damit weniger Verkehrspolizisten gebraucht würden. Um die ausfallenden bemannten Geschwindigkeitskontrollen zu kompensieren, wurden automatische Geschwindigkeitskontrollgeräte beschafft. Da im Kanton St.Gallen vor allem semistationäre Geräte (mobile Kontrollgeräte, welche nach einigen Wochen an einen neuen Ort verschoben werden) beschafft wurden, konnte die Präsenz von Geschwindigkeitskontrollen im ganzen Kanton stark erhöht werden. Mit diesen Geräten ist es möglich, einen grossen Bevölkerungsanteil an das Einhalten der geltenden Höchstgeschwindigkeiten zu ermahnen. Nur wenn ein Verbot auch kontrolliert wird, macht es Sinn. Die Hochrisikogruppe der Raser wird gleichzeitig in ihrer Handlungsfreiheit eingeschränkt. Die Intensivierung der polizeilichen Kontroll- und Patrouillentätigkeit auf der Strasse ist dennoch notwendig, da Geschwindigkeitskontrollgeräte leicht „umfahren“ werden können. Nur so kann den Rasern der Führerausweis auf der Stelle abgenommen werden. Die Sanktion ist so für den Delinquenten direkt spürbar und die Allgemeinheit kann sofort geschützt werden.

Es braucht aber noch weitere Massnahmen parallel zum Gesetz, um die Anzahl der Raser-Tatbestände zu reduzieren. Denn der Verkehr mit all seinen verschiedenen Einflussfaktoren ist

¹⁶⁹ Siehe Kapitel 4.

¹⁷⁰ Vgl. KOBELT Dominique, Dass ich einmal als Raser betitelt werde, hätte ich nie gedacht, in: Aargauer Zeitung vom 04.05.2015, <<http://www.aargauerzeitung.ch/aargau/freiamt/dass-ich-einmal-als-raser-betitelt-werde-haette-ich-nie-gedacht-129102600>> (Stand: 01.08.2015).

¹⁷¹ Vgl. NIGGLI/MAEDER, AJP 2011, S. 448.

viel zu komplex, um nur mit Repression handeln zu können. Die das Gesetz begleitenden Massnahmen sind ebenso wichtig wie das Gesetz selbst. Nachfolgend werden nun einige solche Begleitmassnahmen erläutert.

Eine noch nicht umgesetzte Massnahme wäre, Hauptverkehrsachsen flächendeckend mit aufnahmefähigen Verkehrsvideokameras zu überwachen. So könnten rückwirkend Verkehrsunfälle einfacher rekonstruiert und Verkehrsrowdys nachträglich verzeigt werden. Denn wenn der Verkehrsfluss permanent überwacht wäre, würde sich dieser stark beruhigen – aggressives Fahrverhalten würde nachlassen. Notwendig wäre hierzu jedoch ein enges rechtliches Korsett (Datenschutz). Die Handlungsfreiheit von Rasern würde damit aber noch stärker eingeschränkt werden. Politisch wäre diese Massnahme jedoch nur schwer umsetzbar.

Vor allem durch Präventionskampagnen ist immer wieder an die Gefahren und Folgen von krasser Missachtung der Höchstgeschwindigkeit zu erinnern.¹⁷² Die Kampagne „Slow down. Take it easy“ des bfu lief von 2009 bis 2012 (+ 1 Jahr Verlängerung) und war eine der effektivsten der letzten Jahre (gewann 2011 Gold beim europäischen Werbe-Effizienz-Award «Euro-Effie»). Dabei sollte man sich vor allem auf junge Männer und Männer mittleren Alters als Zielgruppe konzentrieren.

Sehr effektiv sind Begleitmassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der Verkehrsinfrastruktur. Überprüfung der Signalisationen, klare Kennzeichnung des Strassenverlaufs, Temporeduktionen (= weniger Tote und Verletzte), Ausleuchtung besonders gefährlicher Strassenabschnitte und Überprüfung der Belagsgriffigkeit sind nur einige dieser möglichen Massnahmen. Die Verbesserung einer Strassenanlage hat jedoch zwei Seiten: Umso besser eine Strasse ausgebaut wird, desto mehr wird sie sich in eine „Rennstrecke“ verwandeln. Als Beispiel können Passstrassen genannt werden, wie der Stoss im Kanton St.Gallen, welche durch Belagerneuerung und Leitplanken mit Unterfahrerschützen erneuert und damit zu beliebten Feierabend- und Wochenendraserstrecken wurden.¹⁷³ Da jede Strasse vom Fahrer unbewusst eine gewisse Geschwindigkeit „verlangt“ (durch den Eindruck, welchen sie beim Fahrer hinterlässt), sollte beim Ausbau einer Strasse unbedingt darauf geachtet werden, dass ihr Erscheinungsbild zur vorgeschriebenen Geschwindigkeit passt. Es gibt zwar Studien, welche

¹⁷² Vgl. Geschwindigkeitskampagne Schweiz, <<http://www.bfu.ch/de/die-bfu/kommunikation/kampagnen/geschwindigkeit>> (Stand: 02.08.2015), oder vgl. ausländisches Beispiel, Geschwindigkeitskampagne Südtirol, <http://www.provinz.bz.it/news/de/news.asp?news_action=4&news_article_id=495836> (Stand: 02.08.2015).

¹⁷³ Vgl. DONATI Claudio, Unruhe im Paradies, in: St.Galler Tagblatt vom 08.06.2014, <<http://www.tagblatt.ch/ostschweiz-amsonntag/hintergrund/art304162.3838175>> (Stand: 02.08.2015).

belegen, dass auf Strassen mit einer geringeren signalisierten Höchstgeschwindigkeit als es der Ausbaustandard eigentlich zulassen würde, weniger Unfälle geschehen.¹⁷⁴ Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn diese tiefere Geschwindigkeit von den Fahrzeugführern auch wirklich eingehalten wird. Da dies aber nur mit zusätzlichem und temporär sehr begrenztem Aufwand (Polizeikontrollen) gewährleistet werden kann, sollte daher der Ausbau der Strasse zur geltenden Höchstgeschwindigkeit passen. Hier ist in der ganzen Schweiz noch viel Potential vorhanden, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und das zu schnelle Fahren einzugrenzen. Denn viele Strecken können dadurch für Raser unattraktiv gemacht werden.

Im Bereich der Fahrausbildung von Junglenkern (Zweiphasenausbildung) und deren Bewährung im Verkehr (provisorischer Führerausweis und Nachschulungen) wurde in der Schweiz in den letzten Jahren viel gemacht. Diesem neuen System, den definitiven Führerausweis später zu erlangen, ist zu verdanken, dass Junglenker im Alter von 18 bis 20 Jahren weniger auffällig sind als jene Altersgruppe ab 21 Jahren (nach Ablauf der 3-Jahresfrist zur Erlangung des definitiven Ausweises).¹⁷⁵ Dies spricht m. E. dafür, dass man diese Zeitspanne auf Probe ausweiten sollte. In Amerika geht man in der zweiten Phase beim sogenannten Graduated Driver Licensing noch weiter. Für Neulenker gelten dort während der Probephase ein Nachtfahrverbot, ein Alkoholverbot und ein Verbot des Mitführens von Passagieren. Die Ausrichtung dieser Massnahmen zielt ganz klar auf die häufigsten Unfallrisiken und kann eine Reduktion der Unfälle von 10 bis 40% bewirken.¹⁷⁶ Mit Via sicura wurde bereits das Alkoholverbot für Junglenker eingeführt. Ein Personentransportverbot oder ein Nachtfahrverbot würden m. E. jedoch die persönliche Freiheit für europäische Verhältnisse zu stark einschränken. Der Weg zu einem definitiven Führerausweis ist heute erheblich länger als noch vor einigen Jahren. Daher werden sich einige Junglenker ohne grosse Fahrpraxis stark zurückhalten, bis sie den definitiven Führerausweis erhalten. Werden Raser mit definitiven Ausweisen erwischt, so treffen Ausweisentzüge diese meist am empfindlichsten Punkt. An dieser Vorgehensweise der Strassenverkehrsämter muss festgehalten werden.

Ein weiterer Teil des Problems stellt die Auto- und Motorradindustrie dar. Es werden immer leistungsfähigere Fahrzeuge auf den Markt gebracht, welche für eine breite Masse

¹⁷⁴ Vgl. EWERT/SCARAMUZZA/NIEMANN/WALTER, Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr, S. 61.

¹⁷⁵ Siehe Kapitel 3.2.2, Abbildung 6.

¹⁷⁶ Vgl. CAVEGN/WALTER/SCARAMUZZA/AMSTAD/EWERT/BOCHUD, Evaluation der Zweiphasenausbildung, S. 35 f.

erschwinglich sind. OBERHOLZER forderte hierzu schon 2007, dass anstatt sich die Justiz damit beschäftigt, ob nun ein Raserfall mit tödlichem Ausgang in eine vorsätzliche Tötung umgedeutet und das Fahrzeug dem Raser entzogen werden kann, sollte die Politik lieber das Naheliegendste erwirken, nämlich ein Verbot übermotorisierter Fahrzeuge.¹⁷⁷ Diese Lösung wäre sehr schwierig umzusetzen, es scheint aber durchaus einen Lösungsweg zu geben, welcher erfolgsversprechend ist. Ein ähnlich „unlösbares“ Problem schien bis vor kurzem die mit der Leistungssteigerung einhergehende Lärmemission von Fahrzeugen. Die Polizei stand dem Phänomen machtlos gegenüber, da diese Fahrzeuge gemäss Typenschein absolut legal Lärm verursachten. Dieses Problem wurde auf dem politischen Weg gelöst. Per 01.07.2016 werden von der EU und auch von der Schweiz Fahrzeuge verboten, bei welchen sich manuell Motorengeräusche verstärken lassen.¹⁷⁸ Dieser Lösungsweg ist m. E. auch geeignet, Leistungsbegrenzungen einzuführen. Denn wie sich OBERHOLZER schon fragte: Wofür brauchen wir auf unseren öffentlichen Strassen Fahrzeuge, welche erst bei 299 km/h die Motorleistung abriegeln?¹⁷⁹

5.2 Ausblick

Seit Einführung der Rasernorm am 01.01.2013 ist die Anzahl Toter und Verletzter im Verkehr mit Ursache Geschwindigkeit gesunken. Betrachtet man jedoch die Zahlen vor der Einführung, so stellt man fest, dass dieser Rückwärtstrend bereits schon seit längerer Zeit eingesetzt hat und über Jahre stabil verläuft.¹⁸⁰ Statistisch gesehen war die Einführung einer Rasernorm also nicht gerechtfertigt. Die Statistik der Führerausweisentzüge zeigt vor allem im Kanton St.Gallen einen signifikanten Rückgang der Anzahl entzogener Führerausweise. Gesamtschweizerisch ist die Anzahl Führerausweisentzüge aber leicht angestiegen. Betrachtet man jedoch die Fallzahlen der Polizei und der Staatsanwaltschaft, so ist festzustellen, dass hier ab 2014 eine steigende Anzahl von Raserfällen registriert wird. Auch die Anzahl sichergestellter Raserfahrzeuge ist stark angestiegen. Der Tiefstand an Raserfällen bei der Einführung der Normen im Jahre 2013 wurde bereits im Folgejahr wieder überschritten. Die Sensibilisierung der Bevölkerung für die

¹⁷⁷ OBERHOLZER Niklaus, Sind Raser Mörder? Grenze zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit wird aufgeweicht, in: NZZ vom 10.03.2007.

¹⁷⁸ Vgl. SOUKUP Michael, Schnelle Autos mit lauter Klappe sind nicht mehr erwünscht, in: Tagesanzeiger vom 24.02.2015, <<http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Schnelle-Autos-mit-lauter-Klappe-sind-nicht-mehr-erwuenscht/story/24345451>> (Stand: 02.08.2015).

¹⁷⁹ OBERHOLZER Niklaus, Sind Raser Mörder? Grenze zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit wird aufgeweicht, in: NZZ vom 10.03.2007.

¹⁸⁰ Vgl. WIPRÄCHTIGER, Strassenverkehr 1/2009, S. 6.

Raserproblematik hat somit bereits schon ein Jahr nach der Einführung der Rasernorm mit *Via sicura* nachgelassen.¹⁸¹ Aufgrund dieser Anzeichen ist damit zu rechnen, dass die Zahl der Raserfälle und der damit zusammenhängenden Unfälle in Zukunft wieder zunehmen wird.

Der Raser-Tatbestand bringt zwar keine schnelle Lösung für das Raserproblem, dennoch konnten einige Verbesserungen trotz der populistischen Entstehungsgeschichte¹⁸² erzielt werden. Vor allem hat man damit heute eine Handhabe für Raserfälle, in denen es keine Verletzte oder Tote gegeben hat und es „gerade noch einmal gut ausgegangen“ ist. Weiter scheint die erleichterte Einziehung von Raserfahrzeugen ein wirksames Drohmittel geworden zu sein. Schlussendlich gibt es seit Einführung der Norm überhaupt eine Raserdefinition, was der exzessiven und verwirrenden Verwendung des Begriffs „Raser“ in der Öffentlichkeit Einhalt geboten hat. Das Gesetz ohne Begleitmassnahmen¹⁸³ wirkt jedoch nicht. Können die Begleitmassnahmen neben dem Gesetz aufrechterhalten und verstärkt werden, liegt auch in Zukunft eine wirkungsvolle Handhabe gegen Schnellfahrer für die Praxis vor. Schlussendlich sterben immer noch Menschen im Verkehr aufgrund unangepasster Geschwindigkeit.

Über die Teilrevision des Zollgesetzes ist auch eine Änderung des Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz und des Art. 100 Abs. 4 SVG vorgesehen.¹⁸⁴ Diese Änderungen sollen Richtern ermöglichen, Führern von Blaulichtfahrzeugen bei Beachten der nach den Umständen erforderlichen Sorgfalt eine Strafbefreiung, bei Unterschreitung dieser eine Strafmilderung in Zusammenhang mit Verstössen gegen die Verkehrsregeln zu gewähren. Zusätzlich soll die Mindestdauer von Führerausweisentzügen in solchen Situationen unterschritten werden können. Dabei wird neben der bis anhin bestehenden dringlichen Dienstfahrt eine weitere Kategorie eingeführt, nämlich die der Dienstfahrten, welche zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben taktisch notwendig sind.¹⁸⁵ Dies wird die Arbeit der Polizei (und auch anderer Blaulichtorganisationen) vereinfachen. Gerade im Polizeibereich müssen einige taktische Dienstfahrten ohne Blaulicht und Horn ausgeführt werden, wie z.B. die Observation eines Täters oder die Jagd nach Rasern

¹⁸¹ Siehe Kapitel 3.2.2, Abbildung 4.

¹⁸² Siehe Kapitel 1.2.3.

¹⁸³ Siehe Kapitel 5.1, z.B. Polizeikontrollen, Verkehrsüberwachung, Präventionskampagnen, Verbesserungen der Strasseninfrastruktur, Fahrausbildung und internationale Einflussnahme auf die Automobilindustrie.

¹⁸⁴ Vgl. BBl 2015, 2931 ff.

¹⁸⁵ Vgl. BBl 2015, 2924 f.

in Zivilfahrzeugen. Die Grenze der Verhältnismässigkeit bleibt jedoch bestehen und wird auch in Zukunft dafür sorgen, dass es zu keinen Exzessen kommt.

Mit dem sehr starken Anstieg der Anzahl Fahrzeuge im Verkehr und der mässigen Platzverhältnisse in der Schweiz ist die entstandene „Enge“ in den letzten Jahren auf den Strassen deutlich spürbarer geworden. Auch die Stautunden haben zwischen dem Jahr 2000 und 2013 um fast das Vierfache zugenommen.¹⁸⁶ Trotzdem ist die Kapazitätsgrenze noch lange nicht erreicht. Die Staus bilden sich nur zu Spitzenzeiten, im übrigen Tagesverlauf gibt es noch genügend Platz auf den Schweizer Strassen. Das Raserproblem wird sich also nicht von selbst lösen.

Die Schweiz hat sich entschieden, das Raserproblem mit dem Raser-Tatbestand und der Einziehung von Raserfahrzeugen anzugehen. Dieser Weg ist nicht aussichtslos, wenn man entsprechend der Komplexität des Verkehrs, das Problem ganzheitlicher angeht. Dies bedeutet, dass für die Zukunft wichtig sein wird, wie weit man in der Schweiz dazu bereit sein wird, die in dieser Arbeit dargelegten Begleitmassnahmen zu forcieren.

Für die Zukunft sind grundlegend neue Mobilitätskonzepte gefragt. Ob sich z.B. mit selbstfahrenden Fahrzeugen und vernetzten Verkehrsführungen auf den Strassen Todesopfer und Verletzte vermeiden lassen werden, wird sich vermutlich bald schon zeigen. Denn auf etwas wird man sich verlassen können: Nichts ist beständiger als die Unbeständigkeit!

¹⁸⁶ ASTRA, BFS: Staubelastung auf dem Nationalstrassennetz,
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/00/10/blank/ind44.indicator.30090101.4405.html> (02.08.2015).

6 Erklärung

Ich bestätige mit meiner Unterschrift, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig ohne Mithilfe Dritter verfasst habe und in der Arbeit alle verwendeten Quellen angegeben habe. Ich nehme zur Kenntnis, dass im Falle von Plagiaten auf Note 1 erkannt werden kann.

Sig. C. Aldrey

St.Gallen, 10.08.2015

Anhang 1: Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit in der ganzen Schweiz	20
Abbildung 2: Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit im Kanton St.Gallen	21
Abbildung 3: Verkehrsunfälle mit Ursache Unaufmerksamkeit im Kanton St.Gallen.....	21
Abbildung 4: Raserfälle nach geltender Höchstgeschwindigkeit im Kanton St.Gallen	22
Abbildung 5: Verteilung der Nationalitäten bei Rasern im Kanton St.Gallen	23
Abbildung 6: Altersverteilung unter den Rasern im Kanton St.Gallen	24
Abbildung 7: Häufigkeit der Motive zur Raserfahrt im Kanton St.Gallen	25
Abbildung 8: Verurteilungen im Kanton St.Gallen nach Art. 90 Abs. 2 und 3 SVG	27
Abbildung 9: Führerausweisentzüge aufgrund Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften ganze Schweiz	38
Abbildung 10: Führerausweisentzüge aufgrund Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften im Kanton St.Gallen	38

Anhang 2: Raserfälle im polizeilichen Rapportierungssystem IPS der Kantonspolizei St.Gallen

Die Tabellen für die Jahre 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 (bis Juni) wurden für die Veröffentlichung aus der Masterarbeit entfernt (Wahrung Persönlichkeitsrechte).