

10128

Gedanken zur Risikogesellschaft und zum Recht auf Leben im Strassenverkehr¹

VON

Prof. Dr. Martin Schubarth, www.martinschubarth.ch

Vorbemerkung

Der nachstehende Beitrag beruht im wesentlichen auf einem vor zehn Jahren im Verkehrs-Club des Fürstentums Liechtenstein gehaltenen Vortrag. Die grundsätzlichen Überlegungen, die damals vorgetragen wurden, haben heute die gleiche Bedeutung wie damals. Deshalb wurden nur kleinere Anpassungen und Ergänzungen im Hinblick auf die seitherige Entwicklung vorgenommen.

I. Einleitung

„Jeder Mensch hat das Recht auf Leben.“²

Pressemitteilung vom 12. 2. 2001: „Knapp 600 Verkehrstote

¹ Der Beitrag beruht in zahlreichen Punkten auf früheren Publikationen nämlich: (1) Risikogesellschaft oder Opfergesellschaft - Zur Realität des Rechts auf Leben im Strassenverkehr, Liechtensteinische Juristenzeitung 2002, 1 ff.; (2) Risikogesellschaft oder Opfergesellschaft ? - Zur Realität des Rechts auf Leben in der Schweiz und in der Europäischen Union, Festschrift für Ivo Hangartner, St. Gallen 1998, 1055 ff.; (3) Humanbiologie und Strafrecht - Zur Rationalität des Inzestverbotes im Lichte der Verhaltensforschung, Festschrift für Gerald Grünwald, Baden-Baden 1999, 641 ff.; (4) Binnenstrafrechtsdogmatik und ihre Grenzen, ZStW 1998, 827 ff.; (5) Antworten des Rechts auf den Stand der Kenntnisse von Physiologie und Psychologie - Versuch einer Stellungnahme, in: René Schaffhauser (Hg.), Aspekte der Überforderung im Strassenverkehr - Forderungen an die Praxis, St. Gallen 1997, 113 ff.; (6) Unsere tägliche Bedrohung im Strassenverkehr - ein Problem der „äusseren“ Sicherheit ? in Bauhofer/Bolle (Hg.), Innere Sicherheit - innere Unsicherheit, Chur 1995, 155 ff.; (7) Die Strafe und deren Bedeutung im Strassenverkehr, AJP 1994, 438 ff., (8) Konfiskation des Autos - angemessene „Sanktion gegen Raser ? AJP 2005, 527 ff., (9) Empirische Kriminalwissenschaften im Gerichtsverfahren, in: Volker Dittmann/Jörg-Martin Jehle (Hg.), Kriminologie zwischen Grundlagenwissenschaft und Praxis, Mönchengladbach 2003, 299 ff.

² BV 10 I.

(genau 589) im vergangenen Jahr. 128 von ihnen waren Fussgänger. Ein Drittel der tödlich verunfallten Fussgänger kam auf dem Zebrastreifen ums Leben.“³

Ein Swissair-Flugzeug stürzt ins Meer ab. Das Bundesgericht wird von Bern eingeladen, die Schweizer Fahne auf Halbmast zu senken. Denn betroffen war ein schweizerisches Flugzeug und es waren mehr als 200 Tote.

Ein Crossair-Flugzeug stürzt kurz nach dem Start in der Nähe des Flughafens Zürich ab. 10 Tote. Grosse Trauer ist angesagt mit einer offiziellen Trauerfeier im Basler Münster.

Eine Concorde mit vielen deutschen Passagieren stürzt kurz nach dem Start in Paris ab. Eine Art Staatstrauer in Deutschland ist angesagt - dies trotz der unverhohlenen Schadenfreude darüber, dass ein französisch/englisches Konkurrenzprodukt abgestürzt ist.

Und für die zahlenmässig stärker ins Gewicht fallenden Opfer des Strassenverkehrs - offizielle Trauerfeier, Fahne auf Halbmast ? Wie erklärt sich diese Diskrepanz in der Opferwahrnehmung ?

II. Defizite der Verfassungstheorie

Das Recht auf Leben im Strassenverkehr steht nicht im Zentrum der Verfassungslehre. Immerhin: „Das Recht auf Leben wird durch die vielfältigen Risiken der Zivilisation bedroht. Offensichtlich sind z. B. die Gefährdungen durch den Strassenverkehr...“⁴ Aber das wird nicht weiter ausgeleuchtet und weiterführende Hinweise auf die einschlägige Spezialliteratur wie etwa meinen Beitrag in der Festschrift Hangartner⁵ fehlen.

Eine der grundlegendsten Abhandlungen zur Problematik der Gefährdung durch die technische Entwicklung, die tiefgründige vor bereits 30 (!) Jahren vorgelegte Analyse von

³ In den letzten 10 Jahren ist die Zahl der Verkehrstoten zwar erheblich zurückgegangen (2010: 327 Verkehrstote); an der grundsätzlichen Problematik hat sich jedoch nichts geändert.

⁴ Vgl. Jörg Paul Müller/Markus Schefer, Grundrechte in der Schweiz, 4. A. Bern 2008, 53.

⁵ Vgl. oben FN 1.

Peter Saladin über die entsprechende Problematik bei der Atomenergie ist dem schweizerischen Staatsrecht, obwohl in jeder besseren Bibliothek erhältlich, nicht bekannt.⁶

Saladin bemerkte, auf die Werte des Rechtsstaates oder auf die Heiligkeit der Grundfreiheiten würden sich viele Zeitgenossen berufen, wenn es darum geht, keine Gurten tragen zu müssen oder mehr als 50 kmh innerorts zu fahren. „Das Auto als Brutkasten des Egoismus - tant pis, aber man lasse wenigstens den Rechtsstaat aus dem Spiel!“ Saladin forderte, die im Zusammenhang mit technischen Risiken auftretenden Aspekte des „Rechts auf Leben“ mit der selben Gründlichkeit zu behandeln wie das Lebensrecht des Ungeborenen, aber hiervon seien weite Kreise weit entfernt. „Vielerorts ist eine eigentliche Schizophrenie des Grundrechtsdenkens zu beobachten, die übrigens kaum als solche registriert wird: So dort, wo ein und derselbe Politiker eine Initiative zum Recht auf Leben unterschreibt und sich zugleich gegen die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autostrassen oder der Alkoholpromille-Grenzen zur Wehr setzt.“

Ein Ansatz zur Erklärung der verfassungstheoretischen Defizite respektive dafür, dass sich Verfassungs- und Grundrechtstheoretiker mehr oder weniger gottergeben mit dem Massentod auf den Strassen abfinden - dieses Sich-Abfinden mag eine Entsprechung in der wesentlich resignativen Figur des „erlaubten Risikos“ haben, auf die wir gleich zu sprechen kommen⁷ -, könnte in Folgendem liegen: Die Grundrechtstheorie beruht auf einer dogmatisch unzureichenden Systematik. Sie orientiert sich (noch immer) essentiell an der Frage der Abwehrrechte, welche sich gegen rechtliche oder rechtlich begründete Akte des Staates richten. Unter anderem deshalb dürfte es so schwierig sein, soziale Grundrechte in diese Systematik zu integrieren., da sich diese „Rechte“ gegen faktische, nicht gegen rechtliche Akte richten. Aus dem gleichen Grunde wird von der Grundrechtstheorie als naturgegebenes Faktum hingenommen, dass ein erheblicher Teil der Bevölkerung in den entwickelten Ländern unter dem Existenzminimum leben muss, während Kaderlöhne in teilweise groteske Höhen klettern. Die Betriebsblindheit der Grundrechtstheorie hat möglicherweise ihren Grund darin,

⁶ Peter Saladin, Kernenergie und schweizerische Staatsordnung, Festschrift für Hans Huber, Bern 1981, 291 ff.

⁷ Unten III.

dass das Recht auf Leben einseitig als Abwehrrecht, nicht aber als Sozialziel verstanden wird, zumal der primäre Schutz vor faktischen Übergriffen an das Strafrecht delegiert ist und sich die Grundrechtstheorie deshalb damit nicht mehr beschäftigen zu müssen glaubt. Das Problem nimmt seinen Anfang auch gerade an der Grenze der Strafbarkeit.

Nun ist allerdings nicht zu übersehen, dass der Staat aktiv am Massentod auf den Autostrassen beteiligt ist. *Er* baut die Strassen (häufig unzureichend, allerdings hat sich gerade in diesem Bereich in den letzten Jahren einiges verbessert); *er* bewilligt Autos (häufig mit unsinnigen Gefährdungspotenzialen, die er, wenn er seine Schutzpflicht ernst nehmen würde, nicht bewilligen dürfte); *er* erlaubt das Autofahren, obwohl man, streng genommen, unter den heute gegebenen faktischen Bedingungen die grundsätzliche Eignung des Menschen zu korrektem Autofahren in Frage stellen kann.

III. „Erlaubtes Risiko“ - ein problematischer Topos.

Wissenschaftstheoretisch liegt das Problem darin, dass man sich allzu früh mit folgendem einfachen gedanklichen Schema zufrieden gegeben hat: Das Recht auf Leben ist zwar ein grundlegendes, vielleicht sogar *das* grundlegende Recht unserer Verfassungsordnung. Aber es gibt auf dieser technisierten Welt auch den Gesichtspunkt des „erlaubten Risikos“. Denn ein Leben ohne Technik ist eine Utopie, eine Technik ohne jedes Risiko für das Leben ist es ebenso.⁸ So einfach ist das. Oder vielleicht doch nicht ?

Unter dem erlaubten Risiko wird ein Verhalten verstanden, „das ein rechtlich relevantes Risiko schafft, aber generell (unabhängig vom Einzelfall) erlaubt ist und daher anders als die Rechtfertigungsgründe schon die Zurechnung zum objektiven Tatbestand ausschliesst“.⁹ Als Prototyp des erlaubten Risikos wird das Autofahren unter Einhaltung der Verkehrsregeln genannt.¹⁰ Dabei wird nicht bestritten, dass der Strassenverkehr für das menschliche Leben ein relevantes Risiko bildet.¹¹ Gleichwohl, so wird gesagt, erlaube der

⁸ Helmut Wagner, Bedrohen moderner Technologien die Grundrechte ? ZRP 1979, 54 ff., 56.

⁹ Claus Roxin, Strafrecht Allgemeiner Teil, 3. A. München 1997, 320.

¹⁰ Roxin 320.

¹¹ Roxin 320.

Gesetzgeber den Strassenverkehr, „weil überwiegende Interessen des Gemeinwohls das verlangten“¹². Es gehe hier nicht wie beim Notstand um eine Güterabwägung im konkreten Fall, sondern um die Gestattung des Autofahrens auf Grund einer Globalabwägung.¹³

Dagegen wird allerdings eingewandt, eine solche Globalabwägung lasse sich nur vornehmen, wenn „nicht nur die Risikofülle abschätzbar ist, sondern auch Nutzen und Schaden als Gewinn und Verlust nach rechtlich verbindlichen Massstäben, als rechtlich anerkannte oder nicht anerkannte Interessen bestimmt werden können“.¹⁴ Das erlaubte Risiko lässt sich deshalb auch nicht allein auf Grund eines technischen Standards bestimmen; denn der technische Standard „bestimmt das Übliche oder auch Bestmögliche, erledigt aber das Bewertungsproblem nicht“¹⁵. Das eigentliche Problem liegt darin, dass bei vielen heute als erlaubt anerkannte Risiken, eine solche Kosten-Nutzen-Saldierung nicht geleistet werden kann, und zwar auch dann nicht, wenn gegebenenfalls genaue Prognosen über die Risikohöhe bestehen, also etwa über die Relation zwischen einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit und einer Unfallhäufigkeit im Strassenverkehr.¹⁶ „Die Saldierung ist ausgeschlossen, weil ein hinreichend konkretes und zugleich verbindliches Gesellschaftsmodell fehlt, an dem Abweichungen nach Art und Mass bestimmt werden könnten.“¹⁷ Jakobs vertritt deshalb die Ansicht, neben das erlaubte Risiko auf Grund von Risikoabwägung trete ein erlaubtes Risiko auf Grund historischer Legitimation, wobei er präzisiert, nicht die Geschichtlichkeit legitimiere, sondern man suggeriere, die Legitimationsfrage sei ehemals gelöst worden; es handle sich also um eine historisch *ersparte* Legitimation. Bestimmte Formen erlaubter Betätigungen seien historisch überkommen, oft unter Strapazierung des Rahmens (Strassenverkehr), und würden deshalb als sozialadäquat akzeptiert.¹⁸

¹² Roxin 320.

¹³ Roxin 320.

¹⁴ Günther Jakobs, Strafrecht Allgemeiner Teil, 2. A. Berlin 1993, 200, unter Hinweis auf Erich Samson, Rechtliche Modelle zur Regelung des Risiko-Nutzen-Problems, in: Günther Romoser/E. Lindenlaub (Hg.), Fortschritt und Sicherheit, Stuttgart 1980, 289 ff. 294.

¹⁵ Jakobs 200.

¹⁶ Jakobs 201.

¹⁷ Jakobs 201.

¹⁸ Jakobs 201.

Diese Argumentation - sie findet bezeichnender Weise nicht im Verfassungsrecht statt, sondern ist einigen wenigen¹⁹ Strafrechtlern und Rechtsphilosophen vorbehalten - zeigt aber mit aller Deutlichkeit, dass das Prinzip des erlaubten Risikos bis heute keine überzeugende Legitimation gefunden hat. Die Figur überzeugt nur solange, wie man bereit ist, in abstrakten Verrechnungseinheiten zu denken, wie Fabricius überzeugend dargelegt hat.²⁰ Zu Recht wundert er sich, dass die Légitimation für derartige Erlaubnisse unerörtert bleibt. Denn die Grenze des Notstandes, der die Aufopferung menschlichen Lebens nicht rechtfertigt, wird verletzt; der Erlaubnisgeber bleibt im Dunkeln; mit dem Prinzip einer klaren Begriffsbildung wird gebrochen. Die Risiken des erlaubten Risikos werden nicht wahrgenommen.

Soviel zur Problematik der Rechtfertigung der Massentötungen im Strassenverkehr.

IV. Die einfache Vogel-Strauss-Rechtfertigung

Es gibt ein anderes, sehr praktikables, weil zu Selbstbetrug verleitenden Begründungsschema: Bei strikter Befolgung aller Verkehrsregeln kommt es nicht zu Unfällen und damit auch nicht zur Tötung und Verletzung von Verkehrsteilnehmern. Wenn es dennoch einmal zu einem Unfall kommt, ist dies entweder zurückzuführen auf höhere Gewalt oder darauf, dass ein Verkehrsteilnehmer Verkehrsregeln verletzt hat. Eine solche Verkehrsregelverletzung ist in aller Regel schuldhaft und der Betreffende wird dafür bestraft. Damit ist die Welt wieder in Ordnung. Oder etwa doch nicht ?

In Vogel-Strauss-Manier wird dabei folgendes ausgeblendet: Der einzelne Verkehrsteilnehmer ist vielfach überfordert; im Falle

¹⁹ So findet sich in der umfangreichen Untersuchung von Gerhard Fiolka, *Das Rechtsgut*, Basel, 2006, mit einem grossen Abschnitt zum Strassenverkehrsrecht (633 ff.) bei der Diskussion der Tragweite des Rechts auf Leben (639 ff.) kein Hinweis auf die hier nicht zum ersten Mal (vgl. meinen 1998 erschienen Beitrag in der Hangartner-FS <oben FN 1 Ziff. 2>) erörterte Problematik des erlaubten Risikos.

²⁰ Dirk Fabricius, *Rechtsdogmatische Wandlungen als Entfernungen gesellschaftlicher Risikozuteilungen*, ARSP-Beiheft 71, Rolf Gröschner/Martin Morlock (Hg.), *Rechtsphilosophie und Rechtsdogmatik im Zeichen des Umbruchs*, Stuttgart 1997, 119 ff. In diesem Aufsatz bemerkt er, der Jurist werde überlegen, ob statt „Risikogesellschaft“ nicht „Naturraub- und Menschenopfergesellschaft“ die treffende Bezeichnung sei.

einer Verkehrsregelverletzung muss er häufig den Kopf hinhalten für eine verkehrte Verkehrspolitik und ein verfehltes gesellschaftliches Mobilitätsdenken. Man opfert den einzelnen überforderten Verkehrsteilnehmer auf dem Altar des Strafrechtes und setzt sich pharisäerhaft befriedigt an das Steuer des eigenen Wagens.

V. Zur Problematik der Mobilität

Wir leben in einer Zeit immer grösserer Mobilitätsansprüche. Allerdings wissen wir seit langem: Die Mobilität tötet sich selbst. So hat man ursprünglich die These vertreten, die Erhöhung der Geschwindigkeit führe in der Regel zu Einsparungen der Reisezeit und damit zu einer erheblich bleibenden Erhöhung der Spielräume für alternative Tätigkeiten. Diese These ist nach Auffassung der Verkehrswissenschaftler widerlegt. Denn tatsächlich hat sich die technische Entwicklung vor allem dahingehend ausgewirkt, dass bei gleichbleibendem zeitlichen Aufwand die Streckenbenutzung gewachsen ist. Offensichtlich führt die zunehmend durch ökonomische und gesellschaftliche Entwicklungen verstärkte Mobilität weder zu Einsparung von Terminen und Zeitverbrauch noch zu grösserer Autonomie, sondern bringt die Menschen in neue Abhängigkeitsverhältnisse gegenüber den die Mobilität gewährleistenden Maschinen. Im Übrigen bestätigen die chronischen Staus auf Autobahnen und die Überlastung der Zentren durch Pendlerströme das für die Volkswirtschaft formulierte Prinzip: Ab einer bestimmten Grenze verschlechtern sich die Nutzungsbedingungen eines Gutes, je intensiver dessen Gebrauch ist. Wachsende Mobilität führt zu Immobilität.²¹

Wachsende Mobilität tötet, wie gesagt, sich selbst, so wie ausufernde Zivilisationen aus der Sicht einer evolutionären Erkenntnistheorie selektiert werden:²²

„Nun haben wir Biologen gar keine Sorge, dass die Biosphäre sich nicht wieder selbst reguliert. Sie ist noch mit allen Arten, die ausufernden, zurechtgekommen. Sie hat selektiert. In

²¹ Vgl. die Hinweise in: Unsere tägliche Bedrohung (oben FN 1, Nr. 6) Ziff. 10.

²² Vgl. Rupert Riedl, Biologie der Erkenntnis - Die stammesgeschichtlichen Grundlagen der Vernunft, Berlin 2. A. 1980, 190 f.

Sozialverbänden von dem Ausmass unserer Zivilisation selektiert sie aber nicht ungeeignete Individuen. Sie selektiert die ungeeigneten Zivilisationen. Dabei scheint das Wachsen der Reiche in unserer Geschichte, und bis zu jenen Grössen, an welchen sie wieder zerfallen, die Folge rationaler Extrapolation zu sein: das Überleben des Einzelnen aber, im Chaos des Zusammenbruchs, die seiner ratiomorphen Leistungen. Und darin steckt die Sippenhaftung, die wir für unsere kollektiven rationalen Irrtümer übernommen haben.“

VI. Humanbiologische Erkenntnisse

Zu den grossen Defiziten der Rechtswissenschaft gehört die fehlende Berücksichtigung elementarer humanbiologischer Erkenntnisse.²³ Ausnahmen wie etwa der Staatsrechtler und Rechtsphilosoph Reinhold Zippelius²⁴ und der Staatsrechtler und Spezialist für Rechtsetzungslehre Paul Richli²⁵ bestätigen die Regel. Neuerdings hat das Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil zur Verfassungsmässigkeit des Inzestverbots zumindest indirekt die Bedeutung humanbiologischer Erkenntnisse für das Recht anerkannt.²⁶

Im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr ist auf folgendes hinzuweisen: Der Mensch ist geprägt durch seine stammesgeschichtliche Entwicklung. Er hat den Grossteil seiner Evolution in weit zurückliegenden Zeiten verbracht. Wir müssen uns unsere Vorfahren als in Kleingruppen durch die Savanne ziehende Jäger und Sammler vorstellen. Unser Verhalten ist eine Anpassung an die sozialen Anforderungen jener Zeit. Ein besseres Verständnis der biologischen Funktionen aggressiven Verhaltens könnte helfen, Massnahmen zu setzen, die aggressivem Verhalten entgegenwirken. Aus humanethologischer Sicht setzt der *Steinzeitjäger im Strassenkreuzer* Aggressionen ein, um einen Dominanzanspruch durchzusetzen und seinen Status zu demonstrieren (Atzwanger). Wir müssen uns deshalb die Frage stellen, wie weit unsere Gesellschaft bereit ist, den Lebensraum

²³ Eingehend dazu mein Beitrag in der Grünwald-FS (oben FN 1, Nr. 3).

²⁴ Reinhold Zippelius, *Rechtsphilosophie*, 5. A. München 2005, 39 ff. und 102.

²⁵ Paul Richli, *Interdisziplinäre Daumenregeln für eine faire Rechtsetzung*, Basel 2000, vor allem 128, 331 f., und 381 ff.

²⁶ BVerfGE 120, 224 ff.; dazu Martin Schubarth, *Inzestverbot und Verfassung*, erscheint demnächst in einer Festschrift.

Strasse zum Ausleben von Verhaltensmustern aus unserem biologischen Erbe freizugeben. Atzwanger hat diese Frage am Beispiel des aggressiven Auffahrens auf der Autobahn analysiert.²⁷

VII. Kindgerechte Verkehrsplanung

„Kinder und Jugendliche haben Anspruch auf besonderen Schutz ihrer Unversehrtheit und Förderung ihrer Entwicklung.“²⁸ Eine Verkehrspolitik, die den Menschen und den soeben zitierten verfassungsrechtlichen Grundsatz ernst nimmt, hat Rücksicht zu nehmen auf die Besonderheit kindlicher Wahrnehmungsfähigkeit und kindlicher Reaktionen im Strassenverkehr. Sie hat deshalb in Rechnung zu stellen, dass der Strassenverkehr Kinder massiv überfordert.

Kinder erreichen erst im Alter von ca. zehn Jahren „Fussgängerreife“ und erst mit etwa 14 Jahren sind ihre Fähigkeiten zum sicheren Velofahren vollständig entwickelt.²⁹ Eine *kindgerechte Verkehrsplanung* ist deshalb von Verfassungen wegen geboten.

Mit grosser Verspätung hat sich in den helvetischen Amtsstuben herumgesprochen, wie gefährlich und mit der zitierten Verfassungsbestimmung unvereinbar das lange geltende Recht war, wonach man Kinder beliebig auf die Hintersitze pferchen durfte.³⁰

Agenturmeldung: Mit schockierenden Bildern eines tödlichen Unfalls werden die Autofahrer in Frankreich an die Gurtpflicht auf Rücksitzen erinnert. Der Fernsehspot zeigt, wie ein Jugendlicher bei einer Vollbremsung gegen die Windschutzscheibe geschleudert wird und dabei seine Mutter am Steuer tötet. Ein 25 Kilo schweres Kind verwandelt sich bei

²⁷ Klaus Atzwanger, Biopsychische Aspekte aggressiven Autofahrens am Beispiel des Auffahrverhaltens, in U. Schmid (Hg.), Wahrnehmungs-Entscheidungs- und Handlungsprozesse beim Führen eines Kraftfahrzeuges, Münster 1997, 131 ff.; vgl. Georg Rüpell, Der Krieg der Automännchen - Verhaltensbiologische Bemerkungen zum Rasen, Zeitschrift für Verkehrserziehung 1/91, 4 ff.

²⁸ BV 11 I.

²⁹ Maria Limbourg, Überforderte Kinder: Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an die Verkehrssicherheitsarbeit?, in: Schaffhauser (Hg.), Überforderung (oben FN 1, Nr. 5), 49 ff.

³⁰ VRV 60 III in der bis 31. 12. 2001 gültigen Fassung; vgl. jetzt VRV 3a I und IV.

einem Aufprall bei 50 kmh in ein Geschoss von einer Tonne.

VIII. Selbstüberschätzung der Motorfahrzeugfahrer

Ein zentraler, lange vernachlässigter Gesichtspunkt ist, dass der moderne Motorfahrzeugverkehr wesentlich zur Selbstüberschätzung des einzelnen Motorfahrzeugführers beitragen kann; sei es durch falsch konzipierte, übermässig starke Motorfahrzeuge; sei es durch Strassen, die für Geschwindigkeiten ausgelegt sind, die seriöser Weise gar nicht gefahren werden dürften; sei es dass das Fahren mit Abblendlicht nachts auf der Autobahn mit Geschwindigkeiten faktisch geduldet wird, die einen Grossteil der Verkehrsteilnehmer irrig veranlassen anzunehmen, Tempo 120 kmh sei nachts auf der Autobahn mit Abblendlicht ohne weiteres zulässig.³¹

Weshalb fahren zahlreiche Autofahrer nachts mit Abblendlicht viel zu schnell ? Zum einen ist es Unkenntnis der Realität. Die wenigsten wissen, dass beim Fahren mit Abblendlicht, wenn nicht weitere Lichtquellen vorhanden sind, die Sichtweite rund 50 m beträgt, so dass bei günstigsten Verhältnissen je nach Bremsverzögerung des eigenen Fahrzeuges höchstens mit 60 bis 80 kmh gefahren werden dürfte. Vor allem rechnet aber kaum jemand damit, dass ein unbeleuchtetes Unfallfahrzeug die Strecke versperren könnte; vielmehr geht man davon aus, eine Autobahn könne auch gerade nachts mit hohen Geschwindigkeiten befahren werden, da ja andere Verkehrsteilnehmer auf Grund ihrer Beleuchtung rechtzeitig gesehen werden müssten.

Und weitgehend unbekannt sind auch die Wahrnehmungsprobleme bei nächtlichen Fahrten. Die Wahrnehmungsschwelle steht in Abhängigkeit der Leuchtdichte und der Grösse der Oberfläche der in Frage stehenden Objekte. Deshalb gibt es bei nächtlichen Fahrten nicht eine Sichtdistanz, sondern eine ganze Palette von solchen.³²

IX. Konstitutionelle Überforderung

³¹ Vgl. dazu BGE 126 IV 91.

³² Vgl. Amos S. Cohen, Möglichkeit und Grenzen der Informationsaufnahme und -verarbeitung im motorisierten Strassenverkehr aus psychologischer Sicht, in: Schaffhauser (Hg.), Überforderung (oben FN 1, Nr. 5), 9 ff., 25 ff.

Das Problem der übersetzten Geschwindigkeit begegnet uns auch in anderen Bereichen. Der Mensch ist aus konstitutionellen Gründen nicht in der Lage, die Bewegungskräfte der auf hohe Geschwindigkeiten ausgelegten Automobile jederzeit zuverlässig und verantwortungsvoll zu beherrschen. Mit wachsenden Geschwindigkeiten gewinnt dieses Problem aus physikalischen und aus biologischen Gründen an Bedeutung. *Wahrnehmungskapazität* und *Reaktionsvermögen* sind den grossen Anforderungen, die höhere Geschwindigkeiten stellen, häufig nicht mehr gewachsen, und die in der Automobilfahrt konzentrierte Energie übersteigt bei weitem das sinnliche Auffassungsvermögen des Menschen.³³ Einen sinnlichen Eindruck vermag erst die missglückte Autofahrt zu vermitteln, wenn das Ausmass der Schadenswirkung nach einem Unfall sichtbar wird - soweit man nach einem solchen Unfall überhaupt noch zur sinnlichen Wahrnehmung fähig ist.

X. Unfalldatenspeicher.

Es wäre ohne grossen Aufwand und Kosten möglich, sämtliche Motorfahrzeuge mit einem Unfalldatenspeicher (Crash Recorder) zu versehen. Mit diesem könnten beispielsweise die wichtigsten 30 Sekunden vor und 15 Sekunden nach einer Kollision aufgezeichnet und eingefroren werden.

Eine derartige Blackbox würde die Aufklärung eines Unfalles wesentlich erleichtern und damit auch wesentlich zu einer gerechten Schadensregulierung beitragen.³⁴ Sie hätte auch eine erhebliche Präventivwirkung, da vorsichtiger gefahren würde.³⁵

Der Einwand, zusätzliche Sicherheitsmassnahmen begünstigten im Hinblick auf die damit verbundenen Kosten soziale Ungleichheit, da jedes zusätzliche Gerät vom Automobilisten bezahlt und gewartet werden müsse; kurz: höhere Sicherheitsstandards führten zu einer Verteuerung der

³³ Dietmar Klenke, Pathologie des Strassenverkehrs, Universitas 1994, 521 ff.

³⁴ Hans Fuchs-Wiesemann, Unfallschreiber und Gerechtigkeit, DAR 1987, 259 ff.

³⁵ Vgl. auch Bettina Sinzig/Tobias Berne, „Beweise Deine Unschuld“ - Der Crash Recorder der AUX Winterthur, Strassenverkehr 2/09 28 ff.

Teilnahme am Automobilverkehr mit der Folge, dass immer weitere Kreise der Bevölkerung davon ausgeschlossen würden³⁶, überzeugt nicht, da diesen Kosten wesentliche Einsparungen der Allgemeinheit (die sich indirekt bei Steuern und Versicherungsprämien auch auf den Einzelnen auswirken) und des Einzelnen gegenüberstehen. Denn der Preis, den der Einzelne und seine Angehörigen für einen wegen des Verzichts auf sinnvolle Sicherheitsstandards verbilligten Mobilitätseinstieg bezahlen, kann, wenn er als Folge dieser reduzierten Sicherheitsstandards schwer verunfallt, hoch sein, und zwar nicht nur finanziell, sondern auch und gerade unter dem Gesichtspunkt der Mobilität. Dem Gewinn an Mobilität zufolge billigem Zugang zu derselben steht der Verlust der Mobilität des durch einen Unfall Getöteten oder Invalidisierten gegenüber.

XI. Schlussbetrachtung

Die Haltung der Gesellschaft zur Verkehrsdelinquenz und zur angemessenen Reaktion auf Verkehrsdelikte ist ambivalent. Lange wurde der Blutzoll der Strasse wie ein unabwendbares Schicksal hingenommen. Hohe Geschwindigkeiten und eine hohe Zahl von Verkehrstoten (Höchststand 1971: 1773) erschienen als „normal“. Generelle Höchstgeschwindigkeiten - gegebenenfalls abgestuft nach Strassenkategorie und Örtlichkeit - standen ausser Diskussion. Man scheute sich nicht, das Grundrecht der persönlichen Freiheit - wohlgermerkt: des Automobilisten ! - gegen Geschwindigkeitslimiten anzurufen. Das Recht auf Leben - aller Verkehrsteilnehmer, also auch des Automobilisten, vor allem aber der schwachen Verkehrsteilnehmer - wurde verdrängt und existierte lange nicht in der Diskussion um die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Wer es wagte, das Auto als ein prinzipiell gefährliches Werkzeug zu qualifizieren und daraus Konsequenzen für Gesetzgebung und Rechtsprechung herzuleiten, stiess auf massive Ablehnung. Übersetzte Geschwindigkeit galt lange als harmloses Kavaliersdelikt.

Nur langsam setzte ein Umdenken ein.³⁷ Interessant, wie das Verbot der Schaffung von Verkehrshindernissen³⁸ heute völlig anders verstanden wird als vor 50 Jahren, wie die vielen zur

³⁶ Vgl. Fiolka (FN 19) 641 f.

³⁷ Eingehend dazu Schubarth (FN 1, Nr. 8) 528.

³⁸ SVG 4 I.

Verkehrsberuhigung geschaffenen Hindernisse zeigen.

Typisch für die hier geschilderte Entwicklung ist auch die höchstrichterliche Rechtsprechung. Lange zeichnete sich diese aus durch eine äusserst rigide, erst 1992 aufgegebenen Haltung³⁹ in Bezug auf Trunkenheitsfahrten, wonach der bedingte Strafvollzug nur mit grosser Zurückhaltung gewährt wurde, während die Bedeutung des Faktors Geschwindigkeit lange völlig verkannt wurde. Das hat seither massiv geändert.

Zu Beginn der Neunzigerjahre des letzten Jahrhunderts entwickelte sich eine Diskussion über die Gefährlichkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen und die sachgerechte Sanktion. Ausgangspunkt war dabei die gestützt auf die Unfallstatistik gewonnene Erkenntnis, dass übersetzte Geschwindigkeit neben Alkohol eine der wesentlichsten Faktoren gerade schwerer Unfälle ist. Um die der Rechtsprechung vorgelegten Fragen mit mehr Sachkunde entscheiden zu können, wurde im Herbst 1994 vom Kassationshof ein Hearing mit Experten durchgeführt.⁴⁰ Das Ergebnis dieser Expertenbefragung war überraschend und erschreckend zugleich. Bereits geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitungen sind im Hinblick auf die damit verbundenen Verletzungsfolgen bei einer Kollision viel schlimmer, als wir Richter bis dahin angenommen hatten. Dies ist die naheliegende Folge davon, dass das erlaubte Risiko, wie oben diskutiert, Gefährdungen erlaubt, die man mit normalen Rechtfertigungsgrundsätzen nicht rechtfertigen könnte. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 kmh ist eben im Falle einer Kollision bereits mit einem erheblichen Tötungs- und Verletzungsrisiko verbunden. Deshalb fällt schon eine leichte Überschreitung der legalen Geschwindigkeit objektiv schwer ins Gewicht.

So wird man heute sagen können, dass sich in der Rechtsprechung und zunehmend auch in der Gesetzgebung, wie etwa die Revision 2005 des SVG zeigt⁴¹, und in der politischen Diskussion, hier vor allem dank der breit angelegten Diskussion

³⁹ BGE 118 IV 97 mit Hinweisen zur früheren Rechtsprechung.

⁴⁰ Vgl. dazu Schubarth, Empirische Kriminalwissenschaften (oben FN 1, Nr. 9) 300 ff.; vgl. auch BGE 121 II 127.

⁴¹ Vgl. auch die oben VII erwähnte Änderung der VRV betreffend Kindersitze und damit Verbot des früher zulässigen beliebigen Hineinperchens von Kindern auf die Hintersitze.

um die „vision zéro“ (dem utopischen Idealbild eines Strassenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte) und später um die „Via sicura“ und der möglichen und nötigen Verbesserungen des Lebensschutzes im Strassenverkehr, ein neues konkretisierende Verständnis des Rechts auf Leben und der damit verbundenen staatlichen Schutzpflichten entwickelt hat. Auch wird heute die Problematik der polizeilichen Verfolgungsfahrt⁴² oder allgemein der dringlichen Dienstfahrt⁴³ unter dem Gesichtspunkt des Rechts auf Leben Unbeteiligter und der staatlichen Schutzpflicht gerade diesen gegenüber deutlicher gesehen.

Allerdings: Die erwähnte Revision 2005 des SVG mag von gutem Willen getragen worden sein. Dass sie im Ergebnis unverhältnismässig, in einigen Fällen existenzvernichtend, kurz: ohne jeden Sinn für das richtige Mass ausgefallen ist, zeigt, wie schnell das Pendel vom einen verkehrten Extrem - Verkehrstote sind als normal hinzunehmen, 1773 Verkehrstote waren 1971 völlig normal - zum anderen verkehrten Extrem beim Führerausweisentzug - starre, teils massiv übersetzte Mindestentzugsdauer, massive rechtsstaatlich teilweise unhaltbare Rückfallverschärfungen, kein bedingter Vollzug auch bei hervorragendem automobilisten Leumund - umschlagen kann.

Man wundert sich, dass diese „gesetzgeberische Missgeburt“⁴⁴ nicht stärker kritisch hinterfragt wird. Insbesondere die Bemühungen um die „Via sicura“ würden an Glaubwürdigkeit gewinnen, wenn man sich im ASTRA endlich selbstkritisch mit der erwähnten Missgeburt auseinandersetzen und den Sanktionenkatalog betreffend Führerausweis in den Fällen, wo keine permanente Fahruntauglichkeit vorliegt, auf ein menschlich erträgliches Mass herunterschrauben würde.

⁴² Dazu Martin Schubarth, Polizeiliche Verfolgungsfahrt und Verfassung, Mélanges Pierre-Henri Bolle, Basel 2006, 551 ff.

⁴³ Dazu Fabian Humbel/Franziska Kobler/Lukas Meyer, Dringliche Dienstfahrten: Rechtliche Grundlagen und Bemessung der Sorgfaltspflichten, in: René Schaffhauser (Hg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2007, 237 ff. und Carmen Hänggi, Der Blaulichteinsatz von Polizei, Feuerwehr oder Ambulanz unter besonderer Berücksichtigung von Unfällen in den deutschschweizerischen Kantonen, Masterarbeit HSW Luzern 2007.

⁴⁴ So die zutreffende Charakterisierung von Andreas Roth, Zur Revision des Strassenverkehrsrechts, Strassenverkehrsrecht 4/2010, 15 ff., 16.

