

Grundlagenpapier zur Raserproblematik

1. Ausgangslage

1.1 Medienberichte (Kampagnenjournalismus)

Unfälle aufgrund von Geschwindigkeitsexzessen sind spektakulär; die Medien berichten im Stil des Kampagnenjournalismus gezielt und meist ausführlich über solche Ereignisse. So entsteht der falsche Eindruck, dass Unfälle auf Schweizer Strassen fast nur noch von Rasern verursacht würden. Das vorliegende Grundlagenpapier soll einen Beitrag dazu leisten, die Diskussion rund um die Raserproblematik zu versachlichen.

1.2 Geltende gesetzliche Bestimmungen

Die geltende Gesetzgebung und deren konsequente, sachgerechte und fallweise Anwendung sind im Kampf gegen Geschwindigkeitsexzesse grundsätzlich ausreichend: Sowohl das Strafrecht als auch das administrative Massnahmenrecht bieten gemäss Bundesrichter Hans Wiprächtiger viele Möglichkeiten, Schnelfahrern und Rasern angemessen zu begegnen. Das heutige Instrumentarium genüge vollauf; Gesetzesänderungen seien nicht nötig. Es bestehe kein Handlungsbedarf, das Strafrecht allein für die Gruppe dieser Täter zu ändern.¹ Deshalb kann auch auf eine eidgenössische Volksinitiative, die eine Verschärfung oder Ergänzung der gesetzlichen Handlungsmöglichkeiten gegen Raser sogar auf Verfassungsstufe verankern will, verzichtet werden.

1.3 Bisherige Massnahmen

In den vergangenen Jahren wurden vermehrte Anstrengungen unternommen, um die Verkehrssicherheit auf den Strassen zu erhöhen. Ein paar dieser Massnahmen werden im Folgenden kurz erläutert.

1.3.1 Zweiphasenausbildung von Neulenkern

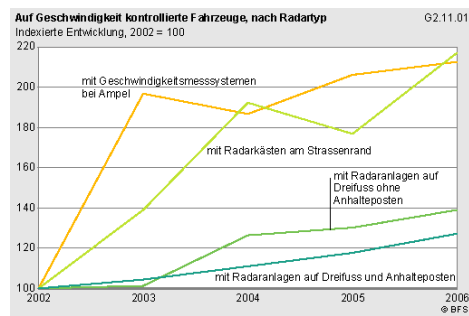
Wer seit Dezember 2005 ein erstmaliges Gesuch zum Erhalt eines Lernfahrausweises der Kategorie A (Motorräder) oder der Kategorie B (Personenwagen) stellt, erhält den Führerausweis nach bestandener praktischer Prüfung für drei Jahre nur auf Probe. Wer danach den unbefristeten Führerausweis erwerben will, muss die vorgeschriebene Weiterausbildung absolvieren und untersteht während der Probezeit einem verschärften Sanktionsregime.

1.3.2 Senkung des Geschwindigkeitsregimes

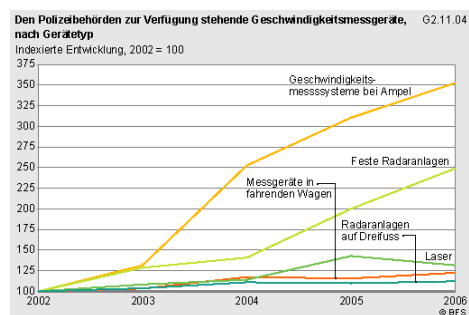
In den vergangenen Jahrzehnten wurden die Geschwindigkeitslimiten auf Schweizer Strassen kontinuierlich gesenkt: auf der Autobahn von 130 auf 120 km/h; ausserorts von 100 auf 80 km/h und innerorts (auf nicht verkehrorientierte Strassen) von 50 auf 40 bzw. 30 oder gar 20 km/h. Die heutigen Tempobeschränkungen in der Schweiz gelten im internationalen Vergleich als streng und können zum Teil nur mit dem hohen Verkehrsaufkommen sowie in Verbindung mit dem schlechten Ausbaustandard der Strassen begründet werden.

¹ Dr. h.c. Hans Wiprächtiger, Bundesrichter: „Härtere Strafen für Schnelfahrer – Genügen Gesetzgebung und Gerichtspraxis beim Umgang mit Rasern?“, in: Strassenverkehr Nr. 1/09

1.3.3 Vermehrte Geschwindigkeitskontrollen



Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) wurde die effektive Kontrollintensität in der Vergangenheit verstärkt. Seit dem Jahr 2002 war für alle Arten von Geschwindigkeitsmessgeräten eine Zunahme der Anzahl kontrollierter Fahrzeuge zu beobachten. Die grösste Steigerung wurde für die automatischen Messgeräte verzeichnet. Die Anzahl Fahrzeuge, die mit festen Radaranlagen oder an Ampeln kontrolliert wurden, hat sich zwischen 2002 und 2006 mehr als verdoppelt.



Seit 2002 haben die Polizeibehörden laut BFS ihren Gerätebestand zur Geschwindigkeitsmessung kontinuierlich aufgestockt. Vom Gerätetyp her war die Zunahme seit 2002 bei den Radarkästen am ausgeprägtesten (+253% für Radarkästen bei Ampeln und +149% bei jenen am Strassenrand). Die Radare auf Dreifuss weisen die niedrigste Wachstumsrate auf (+12% seit 2002).

1.3.4 Strafverschärfung (Kaskadensystem / Gerichtspraxis)

Seit Januar 2005 werden Wiederholungstäterinnen und -täter wesentlich härter angefasst als zuvor. Wer wiederholt verkehrsgefährdende Widerhandlungen begeht, muss im Rahmen des so genannten Kaskadensystems mit längeren Führerausweisentzügen rechnen. Wenn innerhalb einer Rückfallfrist von zwei Jahren wieder etwas passiert, dann führen auch leichte Widerhandlungen zu einem Führerausweisentzug von mindestens einem Monat. Bei erneuten mittelschweren Widerhandlungen verlängert sich die Mindestdauer des Ausweisentzugs stufenweise. Die Abstufung geht dabei von der aktuellen Widerhandlung aus und hängt von Anzahl, Schwere und Zeitpunkt früherer Widerhandlungen ab, die bereits zu Administrativmassnahmen geführt haben.

Nicht zuletzt sind die Gerichte auf allen staatlichen Ebenen seit einiger Zeit am Ball und verurteilen Raser, die Unfälle mit Todesfolgen verursacht haben, zu teilweise langen und harten Zuchthausstrafen.² Bei Raserunfällen kommt eine ganze Reihe von Straftatbeständen in Betracht, je nach den konkreten Umständen: von der groben Verkehrsregelverletzung, über die fahrlässige Tötung und Körperverletzung bis hin zu den Straftatbeständen der Gefährdung des Lebens und der eventualvorsätzlichen Tötung.³

1.4 „Vision Zero“ als Vorgabe von UVEK und bfu

„Vision Zero“ (*Vision Null*) ist das Prinzip, Straßen so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr auftreten. 1999 hat die bfu die Vision-Zero-Idee aufgegriffen und versucht seither das Fernziel – keine tödlichen oder schweren Verletzungen im Strassenverkehr – anzustreben. Die Schweiz, namentlich der Bundesrat und das Verkehrsdepartement (UVEK), arbeitet gegenwärtig an einer eigenen Umsetzung von „Vision Zero“. Die Projekte „Vesipo“ (eingestellt) und „Via Sicura“ (aktuell) verstehen sich als Zwi-

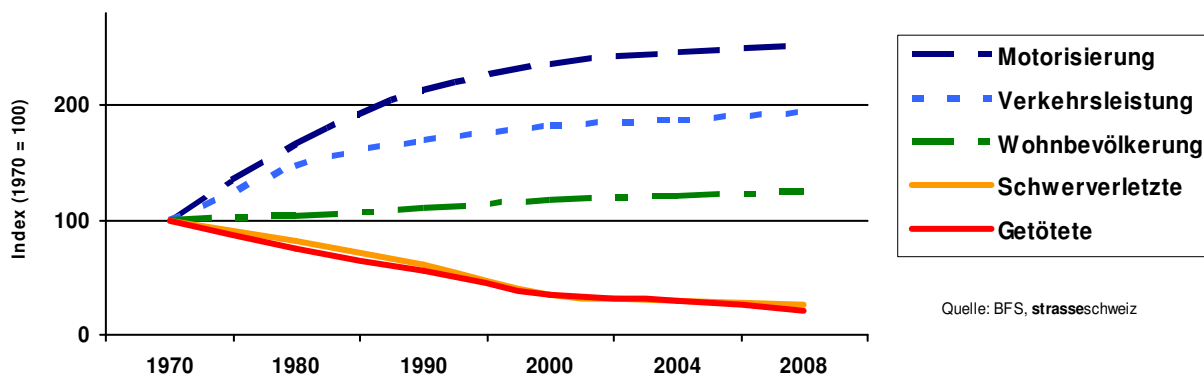
² Dr. iur. Gunhild Godenzi und Dr. phil. Jacqueline Bächli-Biétry: „Tötungsvorsatz wider Willen? – Die Praxis des Bundesgerichts bei Raserdelikten“, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, Schriftenreihe des Instituts für Rechtswissenschaft und Rechtspraxis, Band 61, Universität St. Gallen,

³ Dr. h.c. Hans Wiprächtiger, Bundesrichter: „Härtere Strafen für Schnellfahrer – Genügen Gesetzgebung und Gerichtspraxis beim Umgang mit Rasern?“, in: Strassenverkehr Nr. 1/09

schenschritte auf dem Weg, das Vision-Zero-Ziel bei Minimierung von Kosten und Behinderung des Verkehrs zu erreichen.

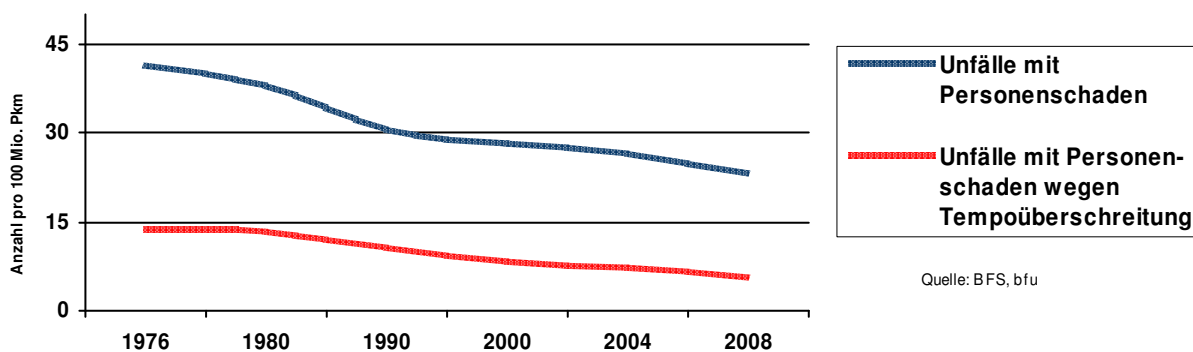
2. Facts & Figures

Wie die Statistiken belegen, ist der Strassenverkehr in den letzten Jahrzehnten nicht unsicherer, sondern ganz im Gegenteil trotz grösserer Verkehrsdichte bzw. gesteigener Motorisierung sowie Bevölkerungswachstum und höherer Verkehrsleistung (Personenkilometer; Pkm) deutlich sicherer geworden.



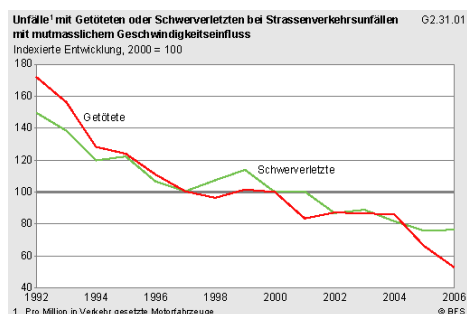
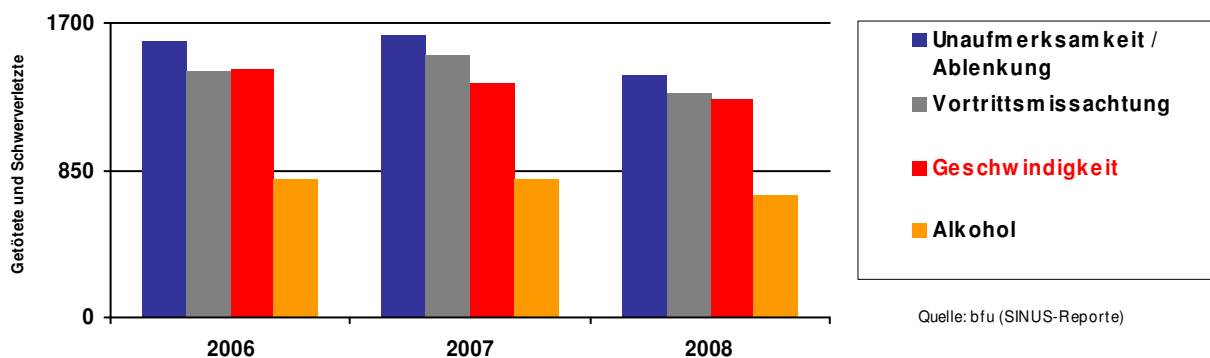
2.1 Entwicklung der Verkehrssicherheit

Die Entwicklung der Verkehrssicherheit – insbesondere die in Relation zur Verkehrsleistung (Pkm) gesetzten Unfallzahlen infolge Tempoüberschreitung – ist in den vergangenen Jahrzehnten positiv ausgefallen.



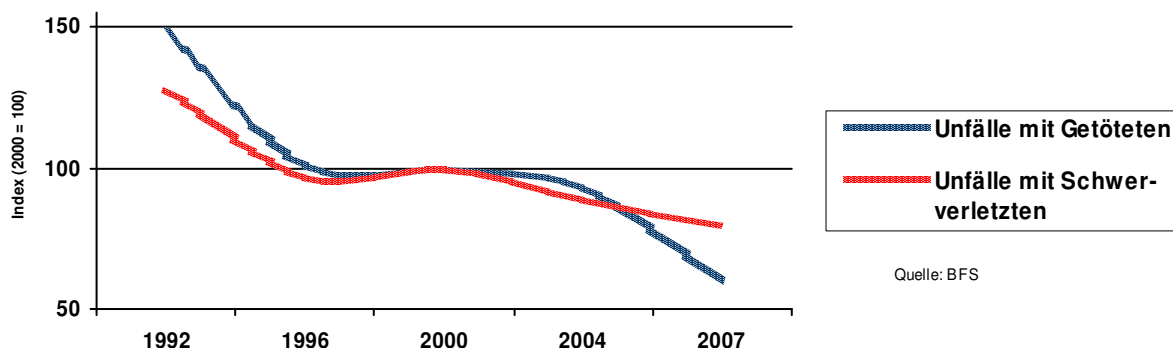
2.2 Anteile der unangemessenen Geschwindigkeit

Raserdelikte bzw. -unfälle werden in der Verkehrsstatistik bislang nicht gesondert ausgewiesen. Gemäss bfu (SINUS-Reporte 2007, 2008 und 2009) liegen dem Total der im Strassenverkehr getöteten und schwerverletzten Personen die folgenden vier häufigsten möglichen Unfallursachen zugrunde (wobei die Ursache „Geschwindigkeit“ die meisten Getöteten aufweist):



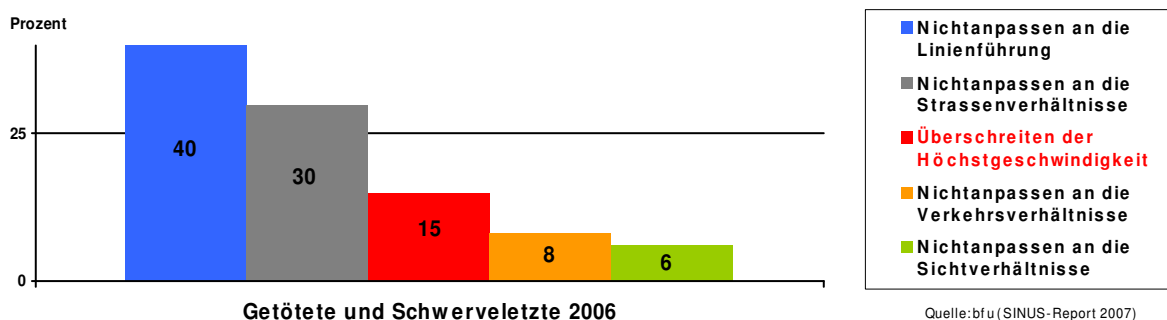
Im Gegensatz zu der in der Bevölkerung allenfalls wahrgenommenen Häufung von Raservorkommnissen auf Schweizer Strassen ist laut BFS bei Unfällen mit mutmasslichem Geschwindigkeitseinfluss bezogen auf den Motorfahrzeugbestand die Zahl der tödlichen Unfälle zwischen 2000 und 2006 um 47 Prozent gesunken und jene der Unfälle mit Schwerverletzten um 24 Prozent zurückgegangen.

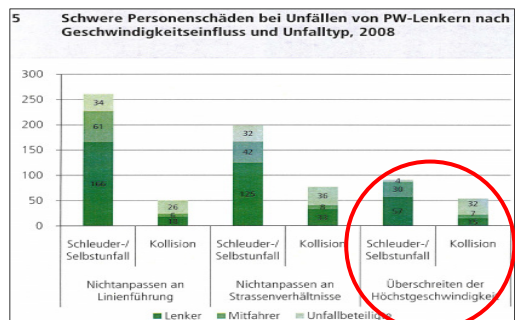
Auch bei Betrachtung der absoluten Zahlen präsentiert sich die (indexierte) Entwicklung der geschwindigkeitsbedingten Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten zwischen 1992 und 2007 sehr erfreulich:



2.3 Schnellfahrer und Raser sind in der Minderheit

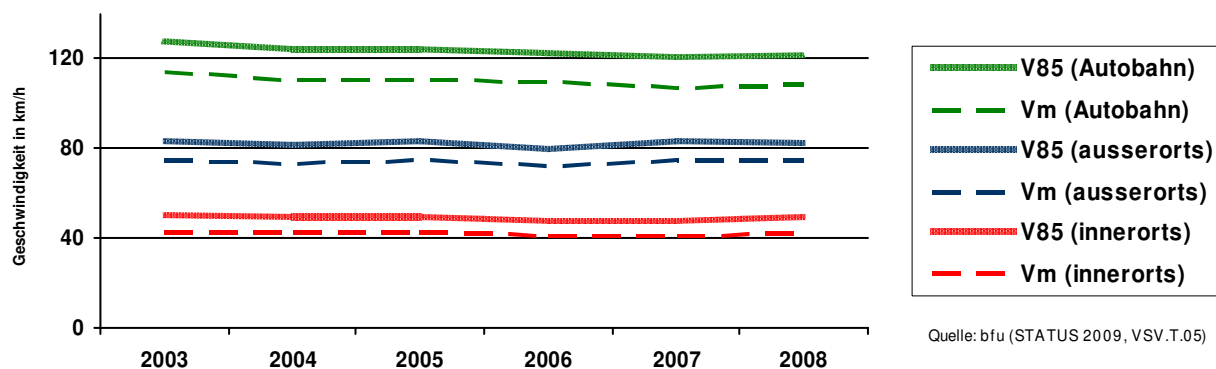
Gemäss bfu zeigt die Analyse aller Unfälle mit Geschwindigkeitseinfluss, dass lediglich rund 15 Prozent der verunfallten Personen schneller als erlaubt unterwegs waren. Die grosse Mehrheit (85 Prozent) der „Tempoverunfallten“ hielt sich an die signalisierten Tempolimiten, fuhr allerdings nicht der Linienführung bzw. den Verhältnissen angepasst.



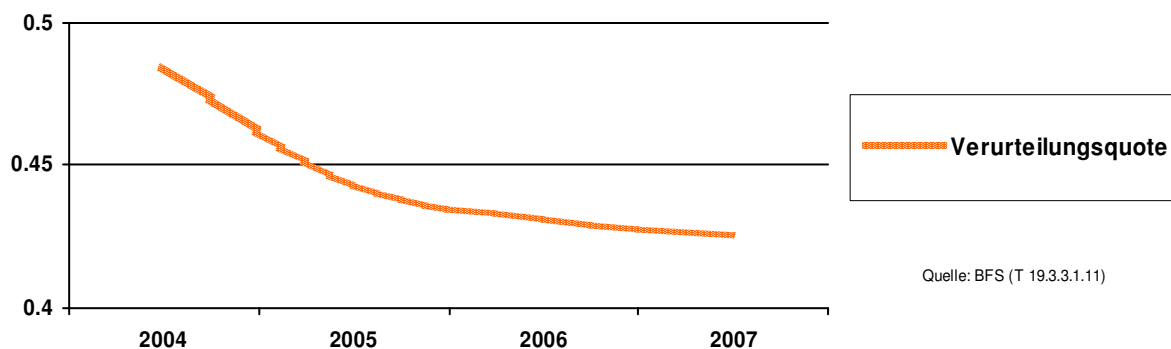


Etwas differenzierter nach Geschwindigkeitseinfluss und Unfalltyp betrachtet, ergibt sich für schwere Personenschäden bei Unfällen von PW-Lenkern nebenstehendes Bild (bfu-SINUS-Report 2009, S. 61). Auch daraus wird ersichtlich, dass die schweren Personenschäden, die aus dem Nichtanpassen an die Linienführung und an die Strassenverhältnisse resultieren, einiges höher sind als jene wegen Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit.

Wird das Geschwindigkeitsverhalten von 2003 bis 2008 unter die Lupe genommen, zeigt sich gemäss bfu, dass sowohl die Geschwindigkeit, die von 85 Prozent der Fahrzeuglenker (V 85) eingehalten wird, als auch die Durchschnittsgeschwindigkeit (Vm) inner- und ausserorts sowie auf der Autobahn praktisch unverändert geblieben sind und den für die genannten Ortslagen vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten entsprechen (V 85) bzw. sogar darunter liegen (Vm).

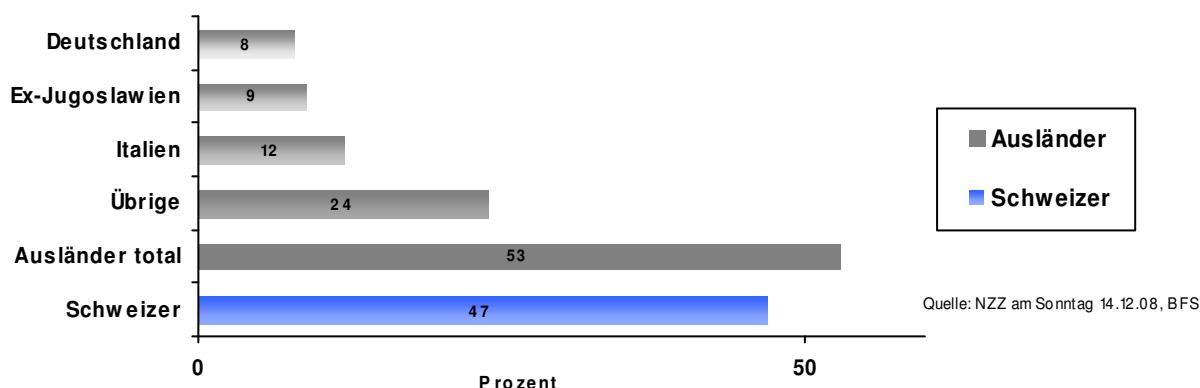


Ausgehend von der Tatsache, dass in der Schweiz rund fünf Millionen Einwohnerinnen und Einwohner den Führerausweis für Personenwagen besitzen, ist die Verurteilungsquote aufgrund grober Verkehrsregelverletzungen, bei denen es sich zur Hauptsache um deutliche Geschwindigkeitsübertretungen handelt, zwischen 2004 und 2007 stetig gesunken.

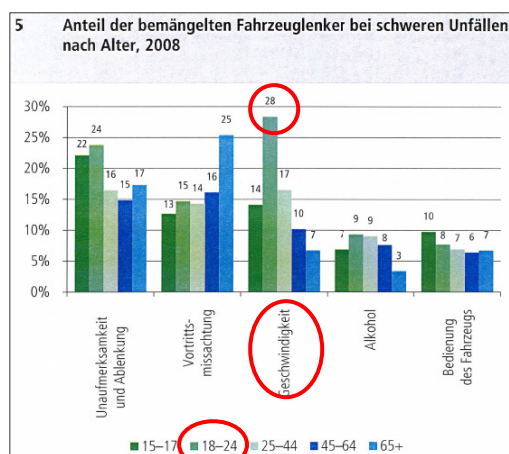


2.4 Ausländeranteil ist überproportional

Grobe Verkehrsregelverletzungen werden überdurchschnittlich häufig – namentlich zu 53 Prozent – durch Ausländer begangen. Zu einer Verurteilung kommt es bei einer Überschreitung ab ungefähr 20 km/h innerorts, ab 25 km/h ausserorts und ab 30 km/h auf Autobahnen.



2.5 Anteil der Jugendlichen ist überproportional



Werden die Geschwindigkeitsunfälle von Personenwagen nach dem Alter ihrer Lenker untersucht, fallen gemäss bfu deutliche Unterschiede auf. Bezogen auf ihre Bevölkerungsstärke stehen die 18- bis 24-jährigen Lenker bei allen Geschwindigkeitseinflüssen an erster Stelle. Während bei den über 24-Jährigen „Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit“ im Vergleich zu „Nichtanpassen an die Linienführung“ sowie „Nichtanpassen an die Strassenverhältnisse“ eine untergeordnete Rolle spielt, ist diese Unfallursache bei den 18- bis 24-jährigen PW-Lenkern von grosser Bedeutung (Grafik aus bfu-SINUS-Report 2009, S. 29)

3. Stand der Forschung

Bis zum heutigen Zeitpunkt existiert in der Schweiz keine Grundlagen- bzw. Ursachenforschung zur Raserproblematik. Im Entwurf des Schlussberichts „Aggressionen im Verkehr“ (SVI-Forschungsprojekt 2004/051) findet sich immerhin ein „Raser-Exkurs“. Darin wird unter anderem festgehalten, dass das Verhalten von Rasern nicht als aggressiv bezeichnet werden kann, da es sich primär um ein Risikoverhalten handelt. Von Rasern werde die Schädigung anderer zwar in Kauf genommen, jedoch nicht direkt beabsichtigt.

4. Politische Forderungen

Aufgrund der gesellschaftlichen Beachtung, um nicht zu sagen Ächtung, und vor allem auch wegen der medial erhöhten Aktualität des Rasens ist derzeit eine Reihe politischer Forderungen auf dem Tisch, die einen Schutz vor Rasern und Geschwindigkeitsexzessen verlangt.

4.1 Parlamentarische Vorstösse (2004-2010)

Von 2004 bis heute sind auf nationaler Ebene zahlreiche parlamentarische Vorstösse im Zusammenhang mit der Raserproblematik eingereicht worden. Gegenwärtig sind noch zehn Vorstösse (zur Hauptsache in Form von Parlamentarischen Initiativen) pendent bzw. im Plenum noch nicht behandelt worden.⁴

⁴ Motion (09.3632) „Raserrennen und Rechtsstaat“; Postulat (09.3518) „Untersuchungshaft in Raserfällen“; Pa.Iv. (09.453) „Wiedererteilung des Führerausweises basierend auf verkehrspsychologischer Abklärung“; Pa.Iv. (09.452) „Wiedererteilung von Führerausweisen bei

4.2 Raserinitiative (2010)

Gemäss den Urhebern will die Eidgenössische Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ (www.raserinitiative.ch) nicht den Normalbürger kriminalisieren, sondern jene Fahrzeuglenkenden zur Rechenschaft ziehen, die exzessive zu schnell fahren und damit auch andere Verkehrsteilnehmende gefährden. Road Cross, die Schweizer Strassenopfer-Stiftung, wird die Raserinitiative am 27. April 2010 lancieren. Derzeit befindet sich der Initiativtext bei der Bundeskanzlei in Prüfung. Die Initiative auf einen Blick:

- Definition Raser: Fahrzeuglenker, die durch verantwortungslose Tempobolzererei bewusst Verkehrsregeln verletzen und das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingehen.
- Harte Bestrafung von Rasern: deutlich härter als bisher; Einzug der Fahrzeuge von Rasern.
- Führerausweisentzug für mindestens zwei Jahre bei Ersttätern.

4.3 Standpunkt von Verbänden und Experten

Eine Intensivierung der polizeilichrechtlichen Überwachung und Durchdringung des Strassenverkehrs, die das Gros der sich korrekt verhaltenden Motorfahrzeuglenkenden treffen sowie diese wegen einer verschwindend kleinen Minderheit Uneinsichtiger (z.B. Raser) zusätzlich und unverhältnismässig in die Verantwortung nehmen will, ist prinzipiell nicht angezeigt.

Die Verurteilungsquote wegen grober Verkehrsregelverletzung liegt im Promillebereich, und aus den jüngsten Zahlen des BFS über die Geschwindigkeitskontrollen kann keine massive Verschärfung der Raserproblematik abgelesen werden. Mit Ausnahme einer sehr kleinen Minderheit lassen sich die motorisierten Verkehrsteilnehmer keine gravierenden Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG) zuschulden kommen.

Die geltende Gesetzgebung ist im „Kampf gegen Raser“ im Grunde genommen ausreichend und somit insbesondere eine Volksinitiative zur Verschärfung oder Ergänzung der gesetzlichen Handlungsmöglichkeiten gegen Raser entbehrlich. Zudem es ist nicht einsichtig, weshalb auf Verfassungsstufe ein detaillierter Massnahmenkatalog vorgeschlagen werden soll, wenn dieser innerhalb des Regelwerks zum Strassenverkehr stufengerecht in die Gesetzgebung oder den Erlass von Ausführungsbestimmungen gehört.

Nichts desto trotz ist es nachvollziehbar, dass die Politik gegen notorische Raser bzw. Geschwindigkeitsexzesse vorgehen muss und zu deren Eindämmung etwas unternehmen will. Obwohl die geltende Gesetzgebung im Kampf gegen Raser im Grundsatz genügt, bedarf sie im Zusammenhang mit der Bekämpfung schwerer Geschwindigkeitsexzesse einer punktuellen Verschärfung. Entsprechende zusätzliche Massnahmen müssen allerdings konsequent zielorientiert sowie in ihrer Wirkung sehr effizient und effektiv sein. Nur so ist gewährleistet, dass diese erfolgreich sind und es nicht zu einer weiteren generellen „Kriminalisierung“ der grossen Mehrheit der motorisierten Verkehrsteilnehmenden kommt, die sich korrekt verhält.

pk/strasseschweiz; 23-04-10