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

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 7 (1989)

Artikel: Der erstinstanzliche Richter auf der Suche nach angemessenen Sanktionen für Strassenverkehrstäter

Autor: Genna, Anton

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1051282

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.01.2026

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

DER ERSTINSTANZLICHE RICHTER AUF DER SUCHE NACH ANGEMESSENEN SANKTIONEN FÜR STRASSENVERKEHRSTÄTER

Anton Genna

Vorbemerkungen

Als ich angefragt wurde, ob ich zur Frage der angemessenen Sanktion gegenüber Strassenverkehrstätern referieren würde, hatte ich Bedenken angesichts der hohen Qualität der Vorträge, die im Rahmen dieser Tagung gehalten werden. Ich musste und muss betonen, dass von mir kein wissenschaftlicher Vortrag, sondern lediglich einige Gedanken eines Strafrechtspraktikers der ersten Instanz, eines sogenannten "Geröllhalden-Gerichtspräsidenten", zu erwarten sind. In der Zwischenzeit bin ich nun aus der Strafjustiz, der ich über 10 Jahre lang in verschiedener Funktion gedient habe, ausgeschieden; die nachfolgenden Ausführungen bilden deshalb gleichsam einen Rückblick auf meine Tätigkeit als Strassenverkehrsrichter des Amtsbezirks Thun und eine kritische Würdigung der heutigen Sanktionspraxis.

Ich gliedere meine Ausführungen wie folgt:

1. Das Strassenverkehrs-Strafrecht als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

2. Einige kritische Anmerkungen zum gesetzlichen Sanktionensystem in Strassenverkehrssachen und zur Gerichtspraxis

   2.1. Fehlen eines eigenen Sanktionensystems im SVG
   2.2. Strafen
      2.2.1. Busse
      2.2.2. Freiheitsstrafe
   2.3. Massnahmen, namentlich die ambulante Behandlung Trunksüchtiger gemäss Art. 44 StGB

2.4. das Bedürfnis nach einer Erweiterung des Sanktionensystems

3. Zusammenfassende Thesen

1. Das Strassenverkehrsstrafrecht als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Wenn wir uns auf die Suche nach der angemessenen Sanktion für Strassenverkehrs-Delinquenten machen, müssen wir zunächst klarstellen, was wir vom Strafrecht auf diesem Rechtsgebiet erwarten. Ich möchte Sie hier nicht mit Strafrechtstheorien langweilen, sondern Ihnen lediglich bekanntgeben, von welchen Prämissen ich ausgehe, welchen Sinn und Zweck ich dem Strafrecht beimesse.

Das Strafrecht dient der Aufrechterhaltung und Durchsetzung wesentlicher Regeln des sozialen Lebens. Auf dem Gebiet des SVG geht es also um die Erhöhung der Verkehrssicherheit, nicht um Vergeltung und auch nicht um moralische Besserung des Straftäters.

Dies vorweg klarzustellen ist nötig, wird doch gerade im Anschluss an schwere Strassenverkehrsunfälle mit Körperverletzungs- oder Todesfolge in der Presse der Ruf nach Vergeltung laut. Vor einigen Jahren musste ich mich als Untersuchungsrichter mit einem tödlichen Verkehrsunfall befassen, den eine angetrunkene Autofahrerin verursacht hatte, indem sie zur Nachtzeit ohne ersichtlichen Grund auf ein Trottoir geriet und dort einen Spaziergänger zu Tode fuhr. Wieweit der Ruf nach hartem Durchgreifen in diesem Fall mit dem Geschlecht der Täterin zusammenhängt, wäre zu untersuchen - es ist jedenfalls bekannt, dass Frauenalkoholismus gesellschaftlich weniger akzeptiert wird als die gleiche Sucht bei Männern. Die Pressekampagne stand in keinem Verhältnis zum Verschulden der Angeklagten, die nicht mehr und nicht weniger getan hatte als unzählige andere angetrunkene Autofahrer. Die im geschilderten Fall ausgesprochene Strafe von 14 Monaten Gefängnis war zwar die weitaus schärfste Sanktion die in den letzten Jahren vom Thuner Amtsgericht für fahrlässige Tötung verhängt wurde - und dennoch wurde das Urteil in der Oeffentlichkeit heftig kritisiert, weil der bislang unbescholtenen

Autofahrerin der bedingte Strafvollzug gewährt wurde. Gerade wer das Fahren im angetrunkenen Zustand nicht als Kavaliersdelikt ansieht, sollte sich hüten, der eher zufälligen Verwirklichung der dem Fiaz immer innewohnenden Gefahr ein übermässiges Gewicht beizumessen.

Auf der anderen Seite sei auch vor einer rein fürsorgerischen oder erzieherischen Betrachtungsweise im Strassenverkehrs-Strafrecht gewarnt. Die moralische Besserung des Täters ist kein strafrechtliches Ziel, ist allenfalls ein Mittel zur Durchsetzung der Rechtsordnung. Am Beispiel des Fahrens in angetrunkenem Zustand gezeigt heisst dies: Die Beeinflussung des Suchtverhaltens eines angetrunkenen Verkehrsteilnehmers ist nur hinsichtlich der Steigerung der Verkehrssicherheit von Belang; die allgemeine Gesundheitserziehung und -förderung ist nicht Aufgabe des Strafrechts. Je nach den Umständen mag es angemessener sein, einen süchtigen Verkehrsteilnehmer einfach vom Strassenverkehr fernzuhalten statt seine Suchtproblematik zwangsweise anzugehen. Damit ist jeglicher Missbrauch des Strafrechts zur unverhältnismässigen Einschränkung der persönlichen Freiheit - die psychiatrischen Praktiken gewisser Oststaaten mögen als Warnung dienen - von vorneherein ausgeschlossen.

Wir werden also im Folgenden überlegen, wieweit mit dem heutigen Sanktionensystem das angestrebte Ziel, die Erhöhung der Verkehrssicherheit tatsächlich erreicht werden kann.

2. Kritische Anmerkungen zum gesetzlichen Sanktionensystem in Strassenverkehrssachen und zur Gerichtspraxis

2.1. Das schweizerische Sanktionensystem

Das schweizerische Strassenverkehrsrecht lehnt sich an das Sanktionensystem des StGB an. Häufigste Sanktion ist die Busse, die in Bezug auf Bagatelltatbestände in Abweichung zu Art. 48 StGB tarifiert wird (Ordnungsbussentarif). Daneben sind aber für zahlreiche Tatbestände auch Freiheitsstrafen (nie Zuchthaus) alternativ oder kumulativ zu Busse angedroht. Weiter sind sämtliche im StGB vorgesehenen Massnahmen zulässig, wobei sich

die praktische Bedeutung ausschliesslich auf Art. 44 StGB (Behandlung Alkohol- und Drogensüchtiger) beschränkt. Ein eigenes Sanktionensystem, das auf die Besonderheiten des Rechtsgebiets Rücksicht nehmen würde, fehlt.

2.2. Strafen

2.2.1 Die Busse

Mit einer einzigen Ausnahme (Führerflucht Art. 92 Abs. 2 SVG) enthalten alle Tatbestände des SVG die Busse als Strafdrohung, sei es allein, sei es alternativ oder kumulativ zu Freiheitsstrafe. Gemäss Art. 48 und 106 StGB beträgt die Busse höchstens Fr. 40'000.-- (Vergehen) oder Fr. 5'000.-- (Uebertretungen). Bei der Bussenzumessung sollten nebst dem Verschulden auch die finanziellen und persönlichen Verhältnisse des Täters berücksichtigt werden. In der Praxis habe ich allerdings sehr selten hohe Bussen von über Fr. 1'000.-- angetroffen.

Wohl am häufigsten hat der erstinstanzliche Strassenverkehrsrichter Bussen für Bagatellübertretungen auszufällen, sei es dass eine von der Polizei verhängte Ordnungsbusse nicht bezahlt wird, sei es, dass der Ordnungsbussentarif für den angezeigten Tatbestand keine Position enthält. All diesen Fällen ist gemeinsam, dass die Verkehrssicherheit nur am Rande oder überhaupt nicht gefährdet ist und dass bei der Bussenzumessung in Abweichung von Art. 48 und 63 StGB vom Verschulden und von den finanziellen Verhältnissen des Täters abstrahiert wird.

Gerade im Bereich der Bagatellübertretungen werden zahlreiche Verhaltensweisen erfasst, die kaum strafwürdig sind. Doch haben wir uns derart an die staatlichen Eingriffe gewöhnt, dass wir nicht mehr nach Sinn und Unsinn eines derart extensiven Einsatzes strafrechtlicher Mittel fragen. "Isch das der Aendpunkt vor Entwicklig vo 5000 Jahre?", fragt Mani Matter in einem posthum veröffentlichten Lied, wenn er die Menschen beschreibt, die nicht einmal mehr über die Strasse gehen können, ohne an der Ampel grünes Licht abzuwarten. Und neuerdings soll auch der Mofa-Fahrer gebüsst werden, der die Adresse im Führerausweis nicht rechtzeitig ändern lässt - auch dieses letzte Schlupfloch im engmaschigen Netz der Administrativwiderhandlungen ist nun

also geschlossen. Ob diese Bussenausteilerei die Verkehrssicherheit wirklich positiv zu beeinflussen vermag, wage ich zu bezweifeln.

Für zahlreiche Formaldelikte, die im Ordnungsbussentarif nicht enthalten sind, gibt es im Kanton Bern Richtlinien des Gerichtspräsidentenverbandes, an die sich die meisten Richter und Staatsanwälte halten. Wer mit einem abgefahrenen Pneu umherfährt, zahlt Fr. 50.-- Busse, bei zwei Pneus sind es Fr. 100.--. Wer ohne Führerausweis ein Mofa führt, zahlt Fr. 80.-- in die Staatskasse. Wer eine Sicherheitslinie (ohne mögliche Gefährdung Dritter) überfährt, hat mindestens Fr. 50.-- abzuliefern. Dass solche Bagatellbussen überhaupt zu einer Verhaltensänderung Anlass geben können, würde ich glattweg verneinen. Die Aufforderung, die Pneus zu wechseln und den instandgestellten Wagen vorzuführen (allenfalls gegen Zahlung einer Gebühr), trägt sicher mehr zur Verkehrssicherheit bei als die lächerliche Busse. Die Wegnahme des Mofas bis zum Erlangen des Führerausweises wäre eine angemessene, weil zielgerichtete, aber im heutigen Recht eben nicht vorgesehene Sanktion. Und die Markierung einer Doppellinie anstelle einer Sicherheitslinie an einem Ort, wo offenbar ohne jede Gefährdung des Gegenverkehrs überholt werden kann, wäre wohl besser als die Ahndung einer Fahrweise, die an sich mit keiner Gefährdung verbunden ist und deren Strafwürdigkeit deshalb nicht mehr einzusehen ist.

Ich möchte nicht den Anschein erwecken, als plädiere ich generell für die Aufhebung der Ordnungsbussen und für die Straflosigkeit von Formalübertretungen. Ich will aber auf die Problematik der sehr engmaschigen Regelungsdichte hinweisen, die sich kaum noch am angestrebten Ziel - der Erhöhung der Verkehrssicherheit - orientiert.

Im grossen und ganzen erweist sich die Busse aber als recht wirksame Sanktion mit sowohl general- als auch spezialpräventiver Wirkung; vor allem gegenüber sozial eingegliederten Tätern - und der SVG-Richter hat es oft mit solchen zu tun - verfehlen einschneidende Bussen ihre Wirkung nicht, wobei die Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse manchmal nicht im gewünschten Ausmass möglich ist. So wirkt sich die Richtlinie des bernischen Gerichtspräsidentenverbandes, dass angetrunkenen PW-Lenkern bei einer BAK bis 1.2 ‰ ein bestimmter Teilbetrag (1/3 oder 1/4) des Monatslohnes abzunehmen ist, in der Praxis dahin aus, dass vor allem Leute im mittleren

Einkommensbereich über ihre Verhältnisse belastet werden. Bei Selbständigerwerbenden kommt dann noch die Schwierigkeit dazu, das wirkliche vom steuerbaren Einkommen zu unterscheiden: so wies mir kürzlich ein Unternehmer, der mit einem Auto der Luxusklasse verunfallt war, anhand seines Geschäftsabschlusses und der Steuerzahlen nach, dass er eigentlich von der Sozialfürsorge unterstützt werden müsst: er hat nämlich weder Einkommen noch Vermögen. Ein anderer Unternehmer erklärte zuerst zu Protokoll, sein Netto-Jahresverdienst betrage mindestens Fr. 120'000.--; als er dann aber in der mündlichen Urteilsbegründung vernahm, dass die Busse einkommensabhängig auf Fr. 3'000.-- angesetzt werde, erblasste er, und im folgenden Einspracheverfahren schrumpfte sein Einkommen auf die Hälfte zusammen - mit entsprechenden Bescheinigungen der Gemeinde und der Polizei.

2.2.2. Die Freiheitsstrafen

Wie schon erwähnt, ist Führerflucht mit Personenschaden der einzige Tatbestand, für welchen Gefängnis schlechthin angedroht ist. Bezeichnenderweise finden sich nur noch zwei unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit eher untergeordnete Tatbestände, für die obligatorisch eine Freiheitsstrafe nebst Busse angedroht ist, nämlich das Fahren ohne Haftpflichtversicherung (Art. 96 Ziff. 2 SVG, bzw. für Mofas Art. 143 Ziff. 3 VZV), sowie das Fahren trotz entzogenem Führerausweis (Art. 95 Ziff. 2 SVG). Während bei der Führerflucht die moralische Verwerflichkeit des Handelns einsichtig ist, muss beim Fahren ohne Haftpflichtversicherung und Fahren trotz entzogenem Führerausweis die Angemessenheit der Sanktion im Vergleich zu anderen, gravierenderen Tatbeständen (z.B. Fahren in angetrunkenem Zustand, grobe Verkehrsregelverletzung) schon angezweifelt werden.

Am häufigsten werden Freiheitsstrafen in der Praxis beim Fahren in angetrunkenem Zustand ausgesprochen. Die Praxis der verschiedenen Kantone weicht allerdings beträchtlich voneinander ab: Ob eine Freiheitsstrafe ausgesprochen wird und überhaupt die Höhe der Strafe scheint nämlich in einem direkten Verhältnis zu den weinbaupolitischen Interessen des jeweiligen Kantons zu stehen. Ich wage deshalb die Behauptung, dass eine Fahrt unter

Alkoholeinfluss von Thun nach Lausanne weniger einschneidende Folgen hat als eine Fahrt in umgekehrter Richtung. Solche Ungleichheiten gibt es aber auch auf anderem Gebiet und sie werden sich nicht beseitigen lassen, solange dem Bundesgericht die Ueberprüfung der Strafzumessung ausser im Falle der Willkür verwehrt ist.

Die bereits angesprochenen Richtlinien des bernischen Gerichtspräsidentenverbandes enthalten nicht nur einen Bussentarif für Bagatellübertretungen, sondern sehen auch eine Vereinheitlichung der Freitheitsstrafen bei Fahren in angetrunkenem Zustand vor. Es wird von folgendem "Norm-Sachverhalt" ausgegangen: "Gutbeleumdeter Angeschuldigter besucht mit dem Auto eine Wirtschaft und fährt nach Wirtschaftsschluss über eine Strecke von 4 bis 8 km nach Hause. Vorstrafen: 2 bis 3 Verkehrsübertretungen (ohne FiaZ)". Da-nach wird die Strafzumessung weitgehend durch die gemessene Blutalkoholkonzentration bestimmt: Bei einer BAK bis 1.2 ‰ ist eine Busse, ab 1.21 ‰ eine 10-tägige, ab 2 ‰ eine 20-tägige Freiheitsstrafe vorgesehen.

Dieser "Tarif" des bernischen Gerichtspräsidentenverbandes, der den Richterinnen und Richtern einigen Spielraum lässt, ist durchaus als ein willkommener Beitrag zur Erhöhung der Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit zu würdigen. Er stellt einen zaghaften Versuch dar, die Strafzumessung rationaler und durchsichtiger zu gestalten. Dagegen ist die Koppelung der Strafe an die Höhe der Blutalkoholkonzentration wohl nur bedingt mit dem Verschuldensstrafrecht (Art. 63 StGB) vereinbar. Die Umstände des Alkoholexzesses, die Motive für die Fahrt, die persönlichen Verhältnisse, das in der Fahrweise offenbarte Gefährdungspotential (rasant-enthemmt oder ängstlich-vorsichtig) werden mit diesem recht bequemen System zu wenig berücksichtigt, allzu sehr steht das äussere, d.h. messbare Merkmal der BAK im Vordergrund.

Im Gegensatz zur restriktiven Praxis des Bundesgerichts wird im Kanton Bern praktisch jedem Erstmaligen unbesehen des Umfeldes und seiner Einstellung der bedingte Strafvollzug gewährt. Bis vor kurzem galt aber als Richtlinie, dass bei Rückfall innert 10 Jahren der bedingte Vollzug kein zweitesmal gewährt werde; diese Praxis wurde jedoch nach und nach gelockert, heute kann der angetrunkene Lenker nach 6 bis 7 Jahren schon wieder hoffen...

Ich habe mich deshalb bemüht, den bedingten Strafvollzug öfters mit angemessenen Weisungen zu verbinden, wie der Auflage, eine unterschriftlich anerkannte Abstinenz auch einzuhalten, eine begonnene Therapie bei einem Sozialmedizinischen Dienst fortzusetzen, oder sich überhaupt einmal bei einer Beratungsstelle zu melden. Nicht durchgedrungen bin ich hingegen einmal mit der Weisung, künftig ein Motorfahrzeug nur noch in absolut nüchternem Zustand (BAK 0.0 Promille) zu führen. Das Obergericht sprach eine unbedingte Strafe aus und betonte, die erwähnte Weisung käme einem unverhältnismässigen Nachteil gleich.

Abschliessend noch ein Wort zum Vollzug der Freiheitsstrafen: Die meisten SVG-Täter kommen heute in den Genuss der Halbgefangenschaft, die dem Strafvollzug seinen Schrecken, aber eben auch seinen erzieherischen Anspruch genommen hat. Damit ist von kurzen Freiheitsstrafen weder eine generalpräventive, noch eine spezialpräventive Wirkung zu erwarten; die Diskussion um ihre Abschaffung drängt sich auf.

2.3. Massnahmen, namentlich die ambulante Behandlung "Trunksüchtiger" gemäss Art. 44 StGB

Die einzige Massnahme, die im Bereich des SVG praktische Bedeutung erlangt hat, ist Art. 44 StGB (Behandlung von "Trunksüchtigen"). Im folgenden möchte ich daher ausschliesslich über die Anwendbarkeit von Art. 44 StGB auf angetrunkene Automobilisten sprechen. Die folgenden Erwägungen gelten grundsätzlich sowohl für die Einweisung in eine Suchtklinik (stationäre Behandlung) wie für die Anordnung einer ambulanten Behandlung.

Voraussetzungen für die Anordnung einer Suchtbehandlung sind:

1. Bestehen einer Suchtproblematik: Dies scheint selbstverständlich zu sein. Wie aber erkennt das Gericht das Vorliegen der Suchtprobleme? Es gehört ja gerade zum Krankheitsbild dieser Menschen, dass sie ihre Sucht leugnen und die Fiktion des "Ich habe mich schon in der Hand, es war ein Ausrutscher, der nie mehr passieren wird" mit aller Vehemenz verteidigen. Nun gibt es aber schon einige Anhaltspunkte, die den Richter hellhörig werden lassen: Wer mit über 2 Promille umherfährt

und behauptet, er sei "gut zwäg" gewesen, muss hochgradig alkoholgewöhnt sein. Und wer innert kurzer Zeit zum zweiten oder gar dritten Mal wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand vor dem Richter steht, ist sicher kein "Pechvogel", sondern zumindest ein Gelegenheitstrinker, der die Kontrolle über seinen Alkoholkonsum verliert.

2. Behandlungsbedürftigkeit im Hinblick auf die Vermeidung künftiger Straftaten: Das Strafrecht ersetzt also nicht allfällige fürsorgerische Massnahmen, sondern greift nur ein, wo die künftige Verkehrssicherheit auf dem Spiel steht. Dies kann bedeutsam werden, wenn der Angeschuldigte derart schwer verletzt ist, dass eine Wiedererlangung der Fahrfähigkeit aus medizinischen Gründen unwahrscheinlich ist.

3. Ueberwiegen der Behandlungsaussichten gegenüber der erwarteten Erziehungswirkung der Strafe: Da ich weder vom Strafvollzug in Halbgefangenschaft, noch vom bedingten Strafvollzug eine erhebliche spezialpräventive Wirkung erwarte, ist diese Voraussetzung praktisch bei allen süchtigen "Fiaz-lern" erfüllt.

4. Verhältnismässigkeit: Die Einweisung in eine Trinkerheilanstalt, d.h. eine stationäre Behandlung kommt deshalb nur in absoluten Ausnahmefällen in Frage. Bei Uebertretungen, z.B. Radfahren in angetrunkenem Zustand, ist auch die Anordnung einer ambulanten Behandlung unzulässig.

Falls die Voraussetzungen für eine stationäre Massnahme gegeben sind, ist der Strafvollzug zugunsten des Massnahmevollzuges aufzuschieben. Bei Anordnung einer ambulanten Behandlung hat das Gericht zu entscheiden, ob der Strafvollzug aufzuschieben ist oder nicht. Der Richter oder die Richterin kann den Aufschub anordnen, "um der Art der Behandlung Rechnung zu tragen" (Art. 44 StGB). Nach Ansicht des Bundesgerichts ist der Aufschub nur zulässig, wenn der sofortige Vollzug den Erfolg der ambulanten Behandlung in Frage stellen würde. Das Bundesgericht beruft sich zur Begründung dieser einschränkenden Interpretation zum einen auf den französischen Gesetzestext ("si celle-ci n'est pas compatible avec le traitement"), andererseits auf die Entstehungsgeschichte der StGB-Revision von 1971, als die ambulanten

Behandlung neu ins Gesetz aufgenommen wurde. Durch alle vom Bundesgericht verwendeten Formulierungen hindurch zieht sich wie ein roter Faden die Befürchtung, die ambulante Behandlung könnte dazu missbraucht werden, den Vollzug der Strafe zu umgehen oder ihn auf unbestimmte Zeit hinauszuschieben.

Die Argumentation des Bundesgerichts hält aber einer kritischen Würdigung nicht stand:

- Namhafte Fachleute auf dem Gebiet der Suchttherapie halten eine ambulante Behandlung im Milieu des Strafvollzuges für unzweckmässig oder gar unmöglich..

- Die Befürchtung, die ambulante Behandlung könnte als Weg des geringsten Widerstandes missbraucht werden, um der "gerechten Strafe" zu entgehen, übersieht, dass durch eine geeignete Umschreibung und Kontrolle dieser Massnahme von den Angeschuldigten wesentlich mehr verlangt werden kann als ein widerwilliger Besuch von Therapiestunden.

- Das Bundesgericht beruft sich zu Unrecht auf Aeusserungen im Nationalrat, um die Zurückhaltung beim Strafaufschub zu begründen. Denn der Nationalrat hatte gegen den Antrag des Bundesrates und des Ständerates vorerst die Möglichkeit des Strafaufschubs überhaupt gestrichen. Im Differenzbereinigungsverfahren beharrte dann der Ständerat darauf, dass diese Möglichkeit beizubehalten sei. Dort entstand auch die nun Gesetz gewordene Formulierung, die vom Nationalrat später stillschweigend übernommen wurde. Der Sprecher der ständerätlichen Kommission, Guisan, führte wörtlich aus: "Votre Commission n'a pas pu se résoudre à suivre le Conseil National, tout en reconnaissant qu'on ne peut pas faire fi des motifs qu'ont guidé ce conseil dans sa décision. Elle vous propose de maintenir <u>pour l'essentiel</u> notre décision de 1967, mais en posant comme condition à la suspension... que l'exécution de la peine ne soit pas compatible avec le traitement ambulatoire". Wenn sich das Bundesgericht die Argumente des im Differenzbereinigungsverfahren unterlegenen Nationalrates zu eigen macht, dann gewährt es einer politischen Meinung den Vorzug, die im Parlament gerade nicht obsiegt hat. Die Entstehungsgeschichte

spricht also eher für eine freizügigere Handhabung des Strafaufschubs.

- Schliesslich begründet das Bundesgericht auch nicht, weshalb der französische Gesetzestext, der doch erheblich vom deutschen Text abweicht, den wahren Sinn wiedergeben soll. In Tat und Wahrheit wurde in den parlamentarischen Beratungen mehrfach bedauert, dass die Uebersetzung des deutschen Originaltextes ins Französische mangelhaft sei, womit auch zum Ausdruck gebracht wurde, dass man bei Abweichungen des deutschen vom französischen Wortlaut eher auf den deutschen Originaltext zurückgreifen sollte.

Ich komme deshalb im Gegensatz zum Bundesgericht zum Schluss, dass die ambulante Behandlung alkoholsüchtiger Fiaz-ler den Aufschub des Strafvollzuges bewirken soll, wenn dadurch die Erfolgschancen steigen, was die Regel sein dürfte. Um Missbräuchen den Riegel zu schieben, bedarf es

- einerseits einer gewissen Zurückhaltung der Gerichte bei der Anordnung von ambulanten Behandlungen namentlich in schweren Fällen, z.B. bei längerdauernden Freiheitsstrafen

- andererseits einer klaren inhaltlichen Umschreibung und Kontrolle der Behandlung.

Wo mit der Anordnung einer ambulanten Behandlungsmassnahme die Verkehrssicherheit wirksam erhöht werden kann, gibt es ausser dem abzulehnenden Vergeltungsgedanken und der fraglichen Abschreckung anderer Verkehrsteilnehmer keinen Grund, am Vollzug der kurzen Freiheitsstrafen festzuhalten.

2.4. Das Bedürfnis nach einer Erweiterung des Sanktionensystems

Aus dem bisher Ausgeführten ergibt sich das Bedürfnis, gerade in Strassenverkehrssachen das gesetzliche Sanktionensystem zu erweitern. Im Hinblick auf die bevorstehende StGB-Revision werden vor allem folgende Neuerungen diskutiert:

2.4.1. Im geltenden Recht kann in besonders leichten Fällen von Strafe Umgang genommen werden (Art. 100 Ziff.1 Abs.2 SVG). Im Gespräch ist der Verzicht auf Sanktionen, wenn der Täter oder die Täterin durch die Tat einen schweren Nachteil erlitten hat. Persönlich finde ich diesen Strafverzicht sehr sinnvoll: Eindrücklich in Erinnerung bleibt mir jene Mutter, die auf einem Alpweg, fern von jedem Verkehr, beim Rückwärtsfahren ihr spielendes Kind überfahren und tödlich verletzt hat. Nach geltendem Recht gab es keine Möglichkeit, von einer Sanktion abzusehen, obwohl m.E. in solchen Fällen nicht einmal unter dem Aspekt der Sühne für geschehenes Unrecht, geschweige denn im Hinblick auf die Erhöhung der künftigen Verkehrssicherheit ein Bedürfnis nach Sanktionierung besteht.

2.4.2. Die Einführung des Tagesbussensystems: Anstelle der heute in der Schweiz angewandten Pauschalbusse soll mit dem in der Bundesrepublik Deutschland eingeführten Tagesbussensystem besser auf die finanziellen Verhältnisse und auf das Verschulden des Täters Rücksicht genommen werden können. Die grundsätzliche Problematik der Geldstrafe wird dadurch aber nicht beseitigt: Nur die sozial Integrierten lassen sich durch Geldstrafen überhaupt beeinflussen, sei es im Sinne der Abschreckung oder der Spezialprävention, d.h. die Geldstrafe versagt jedenfalls gegenüber den Rechtsunterworfenen, die sich überhaupt nicht um die Rechtsordnung, also auch nicht um Strassenverkehrsregeln, kümmern: Bussen werden nicht bezahlt, ein pfändbares Einkommen wird nicht ausgewiesen, Vermögen ist zumindest formell keines vorhanden. Das Tagesbussensystem mag somit die Rücksichtsnahme auf die sozialen Verhältnisse erleichtern, ein Allerheilmittel ist es nicht.

2.4.3. Die Verpflichtung zu gemeinnütziger Arbeitsleistung: Auch diese neue Sanktion kann in gewissen Fällen eine positive Alternative zur Freiheitsstrafe darstellen. Man denke an einen Strassenrowdy, der in einem Spital den Opfern seiner Fahrweise begegnen wird. Aber was auf dem Papier schön aussieht, wird in der Praxis nicht ohne Probleme bleiben: Sind überhaupt genügend wirklich sinnvolle Einsätze möglich? (Nicht sinnvoll wäre sicher das Abkommandieren zum Besorgen irgendwelcher Hilfsarbeiten, die mit dem Delikt in keinem inneren Zusammenhang stehen). Und sind die Täter überhaupt gewillt und befähigt, einen solchen Sozialeinsatz zu leisten? Was sich im Jugendstrafrecht bewährt, kann im Erwachsenenstrafrecht sicher nicht beliebig eingesetzt

werden.

2.4.4. Entzug des Führerausweises: Heute ist der Entzug des Führerausweises ausschliesslich Sache der Administrativbehörden. Der Gerichtspräsident von Obersimmental gewährte kürzlich einem angetrunkenen Autofahrer trotz Rückfalls den bedingten Strafvollzug, auferlegte ihm jedoch in Form einer Weisung ein längerdauerndes Fahrverbot. Das bernische Obergericht blockte auch diesen Versuch, die geplante Gesetzesänderung vorwegzunehmen, recht mutz ab: die Administrativbehörde sei besser in der Lage, die Gleichbehandlung der Rechtsunterworfenen sicherzustellen, und zudem stelle die über das im Administrativverfahren übliche Mass hinausgehende Dauer des Fahrverbotes einen unverhältnismässigen Nachteil dar.

Die Betroffenen können es aber überhaupt nicht verstehen, weshalb nebst der strafrechtlichen Sanktion noch eine Adminstrativstrafe ausgesprochen wird, sie empfinden die Kumulation von Freiheitsstrafe oder Busse mit Führerausweisentzug als Doppelbestrafung. In der Tat wäre es sinnvoll und für eine differenzierte Strafzumessung auch unbedingt erforderlich, den Warnungsentzug in die Hand des Richters zu legen. Dass der Administrativbehörde die Kompetenz verbleiben muss, infolge Wegfalls der Bewilligungsvoraussetzungen den Führerausweis zu entziehen ist unbestritten.

Persönlich würde ich es sehr begrüssen, wenn der Richter den Führerausweisentzug in analoger Anwendung von Art. 41 StGB bedingt aussprechen könnte. Auch ein differenzierter Entzug wäre zu prüfen, z.B. müsste einem Lastwagenchauffeur, der sich im Beruf klaglos verhielt und der nach Feierabend angetrunken fuhr, ermöglicht werden, seinen Beruf weiter auszuüben. Die heute üblichen "Berufsverbote" gegenüber Chauffeuren sind unter dem Aspekt der Rechtsgleichheit und der Spezialprävention stossend. Auch das in der Bundesrepublik angewandte Punktesystem, das es ermöglicht, den Führerausweis erst nach einer Wiederholung mehrerer weniger gravierender Verstösse zu entziehen, wäre in dieser oder jener Form erwägenswert.

2.4.5. Die Verpflichtung zum Besuch von Verkehrserziehungskursen, allenfalls zur Wiederholung der Führerprüfung wäre häufig eine angemessene Sanktion, die den Interessen der Verkehrssicherheit am meisten dienen könnte. Diese

Verpflichtung wäre übrigens auch beim Vollzug von Freiheitsstrafen in Halbgefangenschaft eine Möglichkeit, zumindest den Anschein der erzieherischen Einwirkung der Freiheitsstrafe aufrechtzuerhalten.

3. Zusammenfassende Thesen

Zum Abschluss versuche ich meine Gedanken in die Form einiger Thesen zu kleiden:

1. Das Strassenverkehrs-Strafrecht hat sich allein am Ziel - Erhöhung der Verkehrssicherheit - zu orientieren.

2. Wirklich gefährliches Verhalten im Strassenverkehr ist unabhängig davon, ob sich die ihm innewohnende Gefahr realisiert hat oder nicht, zu sanktionieren.

3. Die Ueberprüfung der Regelungsdichte auf ihre Auswirkungen für die Verkehrssicherheit könnte eine Konzentration auf das Wesentliche und eine erhöhte Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern bewirken.

4. Die verschiedenen Sanktionsarten (Strafen und Massnahmen) sind als umfassendes Instrumentarium zum Erreichen des strafrechtlichen Zwecks zu verstehen. Bei süchtigen Täterinnen und Tätern verdient die ambulante Behandlung, sofern sie von einer anerkannten Fachstelle durchgeführt wird, gegenüber kurzen Freiheitsstrafen den Vorzug.

5. Das Bedürfnis nach einer Erweiterung des gesetzlichen Sanktionensystems ist ausgewiesen; für Strassenverkehrsdelikte sind spezifische Sanktionen vorzusehen, wo dies im Interesse der Verkehrssicherheit liegt.