

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

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 7 (1989)

Artikel: Abstand oder Gesetz - Skylla und Charybdis des Strassenverkehrs : Sittenzerfall und Verwilderung oder Überforderung der Verkehrsteilnehmer

Autor: Jakob, Otmar

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1051286>

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: 12.01.2026

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

ANSTAND ODER GESETZ

SKYLLA UND CHARYBDIS DES STRASSENVERKEHRS

*Sittenzerfall und Verwilderung oder
Ueberforderung der Verkehrsteilnehmer*

Otmar Jakob

Verkehrsdelinquenz ist so alt wie die Fortbewegung der Menschheit. Eine der frühen Darstellungen von Verkehrsdelinquenz ist die Sage von Oedipus, der seinen Vater erschlug, als dieser ihm in einem Hohlweg den Weg versperrte - eine Situation, in die wir uns als Autolenker ohne weiteres versetzen können, wenn wir uns vorstellen, dass uns in einer engen Strasse unvermittelt ein anderer Lenker entgegenkommt.

Verkehrsdelinquenz ist kein neues Phänomen. Neu an diesem Phänomen ist die Masse und die Tatsache, dass das Nichtbeachten von Normen geradezu zum Normalverhalten wurde. Der Schlüsselbegriff dieser Problematik ist die Akzeptanz.

Weil die Tat von Oedipus als Inbegriff des schicksalhaft Tragischen gewertet wird, drängt sich die Frage auf, ob die moderne Verkehrsdelinquenz ebenfalls "schicksalhaft tragisch" und ob das Delinquieren unausweichlich - modern gesagt: systemimmanent - sei.

Odysseus, ein anderer der frühen dokumentierten Verkehrsteilnehmer, konnte mit seinem Schiff zwischen Skylla und Charybdis wählen, zwei Wege, die beide potentiell ins Verderben führten, bzw. gefährlich waren. Zurück blieben Menschenopfer: unausweichlicher Tribut an das Reisen oder unsinnige Opfer auf dem Altar der Mobilität?

I. Definitionen der Verkehrsdelinquenz

Allgemein wird als Delinquenz ein Verhalten, bei dem Rechtsnormen verletzt werden, bezeichnet. Verkehrsdelinquenz wäre demnach die Verletzung von Normen des Straßenverkehrsrechtes. Neben dieser Definition, die dem Phänomen des Straßenverkehrs nicht gerecht werden kann, sind andere Definitionsansätze möglich:

- Verkehrsdelinquenz kann definiert werden als Resultat zweier aufeinanderprallender Freiheitsverständnisse: dabei steht der Anspruch auf ungehemmte Entfaltung und uneingeschränkte Erfüllung aller persönlicher Wünsche in Konkurrenz zur Freiheit als Pflicht, die Freiheit des anderen zu respektieren.
- Verkehrsdelinquenz kann ebenfalls definiert werden als Folge des im Zuge des Überganges des Rechtsstaates zum Rechtsmittelstaat erfolgten Auseinanderklaffens des Zustandes des Rechtsapparates auf der einen und des Rechtsverständnisses auf der anderen Seite.

Diese Entwicklung ist die Folge einer Veränderung des Gesetzesverständnisses, die verschiedene Ursachen hat.

In jedem sozialen System hat das einzelne Individuum eine Rolle. So rückt auch im Straßenverkehr das Rollenverständnis ins Zentrum. Entscheidend ist, dass im Straßenverkehr jeder selbst seine Rolle definiert.

Verkehrsdelinquenz kann somit verstanden werden als logisches Folgephänomen der Diskrepanz zwischen dem Rollenverständnis des Verkehrsteilnehmers oder Verkehrsgegners und dem auf einem rationalen Verständnis aufgebauten Normensystemen des Gesetzgebers. Gegenüber dem klassischen Delikt ergibt sich insofern ein Unterschied, als das Rollenverständnis im Straßenverkehr weitgehend frei determinierbar, im Rahmen der Normen des Strafgesetzbuch jedoch nicht frei determinierbar ist.

Dieses Verständnis der Verkehrsdelinquenz lässt die zunehmende Nicht-Einhaltung der Normen im Straßenverkehr als logische und unausweichliche Folge erscheinen. D.h. es kann beim einzelnen Verkehrsteilnehmer nicht davon

ausgegangen werden, dass eine Absicht besteht, gegen eine Norm zu verstossen, sondern es liegt eigentlich ein Verhaltensautomatismus und eine Anpassung an das Verhalten der Mehrheit vor. Insofern handelt es sich tatsächlich um eine Art schicksalhaften Verhaltens. So verstanden ist jedoch der Gebrauch des Begriffes der Delinquenz fragwürdig.

So klar und eindeutig die Definition "Verkehrsdelinquenz = Verletzung der Normen des Strassenverkehrsrechts" ist, so problematisch wird deren praktische Anwendung auf den Strassenverkehr. Während nämlich die Normen des Strafgesetzbuch konkrete, allgemein akzeptierte Rechtsgüter, z.B. Leben, körperliche Integrität, Eigentum usw. schützen, sind die Rechtsgüter, die vom Strassenverkehrsrecht geschützt werden, insofern nicht allgemein anerkannt, als sie von einer grossen Zahl der Lenker nicht als schützenswerte Rechtsgüter gewertet und nicht für sich in Anspruch genommen werden: So kann z.B. für einen Lenker, der ohne Ziel, nur zu seinem Vergnügen umherfährt, das Rechtsgut, möglichst gefahrlos von A nach B zu kommen, nicht existent sein, weil das Ziel B nicht vorhanden ist. Gerade die sog. Sicherheit, d.h. ohne Gefährdung von A nach B zu gelangen, stellt aber bei der Gefährdungsgesetzgebung das Rechtsgut par excellence dar.

Aus der Sicht eines Lenkers, der nur zu seinem Vergnügen umherfährt, stellen anderseits "Freie Entfaltung", "Durchsetzung der eigenen Persönlichkeit" wesentlich konkretere und höher eingestufte "Rechtsgüter" dar. Diese "Rechtsgüter" jedoch werden vom Strassenverkehrsrecht nicht geschützt. Viele Verkehrsteilnehmer müssen sich daher vollständig oder zumindest teilweise missverstanden fühlen.

Das Verständnis von Verkehrsdelinquenz darf nicht getrennt werden vom Verständnis oder von der Definition des Verkehrs an sich.

Ist demnach der Begriff "schicksalhaft" für das Delinquieren im Strassenverkehr tatsächlich angebracht? Auf eine einfache Formel gebracht würde dies der Aussage entsprechen, dass man sich nicht im Strassenverkehr aufhalten kann, ohne Normen zu verletzen. Dies könnte auch die Ursache sein für unsere eigenartige Einschätzung der Verkehrsdelinquenz. Wäre dies der Fall, so ergäben sich Probleme mit dem Begriff der Schuld. Die provokative Frage, ob die Nichteinhaltung von Normen des Strassenverkehrsrechtes

überhaupt als Delinquenz bezeichnet werden kann, drängt sich daher auf.

II. Sinn und Zweck der Gesetze

Durch Gesetze soll das Verhalten der Individuen gesteuert werden. Auch das Straßenverkehrsrecht geht - wie das Strafgesetz - stillschweigend von dieser Annahme aus. Ob effektiv eine generalpräventive Wirkung vorhanden ist, und wie weit sie geht, kann hier nicht zur Diskussion stehen.

Beim Straßenverkehr besteht im Bereich der Verhaltenssteuerung jedoch die bereits angetönte Diskrepanz zwischen der Aufgabestellung an den Gesetzgeber, die darin besteht, Gewähr zu bieten für einen möglichst gefahrenarmen Verkehrsablauf, und dem Anspruch des Konsumenten, für den viel mehr das möglichst rasche und lustbetonte Fortkommen bei grösstmöglicher Unabhängigkeit im Vordergrund steht.

Auch das Verständnis für den Sinn und den Zweck der Normen des Straßenverkehrsrechtes kann daher nur im Zusammenhang mit der Definition des Straßenverkehrs einigermassen realitätskonform gesehen werden.

III. Gesetze und ihre Auswirkungen - Gesetze und ihre Wirksamkeit

Normen können definiert werden als Verhaltensregeln, die das Funktionieren eines sozialen Systems gewährleisten sollen. Normen müssen daher darauf angelegt sein, die Entscheidungsmechanismen auf der Ebene des Individuums zu beeinflussen.

Von Bedeutung für diese Entscheidungsprozesse zum Handeln ist nicht der Inhalt oder die Form, die der Absicht des Gesetzgebers entspricht, sondern die Gesamtbotschaft, die vom Adressaten zur Kenntnis genommen wird. Diese Gesamtbotschaft ist komplex und entspricht häufig - im Straßenverkehr fast durchwegs - nicht der rationalen Intention des Gesetzgebers.

Die Gesamtbotschaft setzt sich zusammen aus einer direkten Gesetzesbotschaft und aus einer indirekten Gesetzesbotschaft. Auf diese beiden Komponenten der Gesetzesbotschaft wird im Rahmen der

Gefährdungsgesetzgebung näher eingegangen.

Der Ruf nach Gesetzen ertönt immer dann, wenn Unzufriedenheit mit einem aktuellen Zustand festgestellt wird. Die Wirksamkeit von Gesetzen steht aber immer erst dann und eigentlich nur dann zur Diskussion, wenn festgestellt wird, dass nach der Einführung eines Gesetzes nicht der erwünschte Erfolg eingetreten ist.

Wenn nach einer Gesetzes einföhrung die Entwicklung nicht in die gewünschte Richtung geht, bieten sich grundsätzlich zwei verschiedene Hypothesen an:

1. der gewählte Weg war falsch;
2. der gewählte Weg war richtig hingegen blieb die Massnahme zu nahe an der Realität.

Der Vollständigkeit halber muss angefügt werden, dass zwei Möglichkeiten bestehen, auch wenn die Entwicklung in die gewünschte Richtung ging:

1. der gewählte Weg war richtig
2. der gewählte Weg war falsch, weil die Massnahme jedoch zu nahe an der Realität blieb, konnte diese falsche Massnahme sich nicht auswirken: die Entwicklung verlief so, wie sie auch ohne Massnahme verlaufen wäre.

D.h. es ist darauf zu achten, dass man nicht in die inkrementalistische Falle tritt.

Ein weiteres Moment liegt darin, dass Gesetze auch konträre oder paradoxe, d.h. unerwünschte bzw. schädliche Auswirkungen haben können und auch haben:

Diese Tatsache wird in allgemeiner Form durchaus akzeptiert. Logisch ist auch, dass Gesetze desto weniger wünschbar sind, desto grösser die

negativen und desto geringer die positiven Folgen bzw. der erwartete oder erreichte Nutzen sind.

Im Zusammenhang mit einzuführenden oder bestehenden Gesetzen müsste folglich eine Nutzen-/Schadenanalyse vorgenommen werden. Ohne eine prospektive Nutzen-/Schadenanalyse ist das Inkraftsetzen von Gesetzen ein unkontrolliertes Experiment an einem sozialen System. Häufiger als uns lieb ist, ist das Inkraftsetzen von Gesetzen tatsächlich ein "va-banque-Spiel". Die Frage ist nur, weshalb Gesetze trotzdem, sind sie einmal in Kraft, Quasireligionscharakter erhalten.

IV. Widersprüche in der Gesetzgebung

Vielfach sind sogar latente oder manifeste Widersprüche vorhanden: Im Strassenverkehr wird z.B. die Kausalhaftung damit begründet, dass das In-Verkehr-setzen eines Fahrzeuges grundsätzlich mit einem (tolerierten) Risiko verbunden sei. Anderseits steht in Art 14. Abs. 4. Strassenverkehr (Strassenverkehrsgesetz):

"Jeder Arzt kann Personen, die ... zur 'sicheren' Führung von Motorfahrzeugen nicht fähig sind, ...melden."

'Sicher' ist jedoch ein schwarz/weiss-Begriff. 'Sicher' ist wie ein Brett, mit dem ein Graben überbrückt werden soll: entweder reicht die Länge aus oder sie reicht nicht aus. Ist das Brett zu kurz, so ist die Ueberbrückung nicht möglich, wie gross der Mangel auch sei; für die Ueberbrückung ist anderseits nicht von Bedeutung, ob das Brett nur gerade genügt oder viel zu lang ist. Abgestuft kann demnach nur die Unsicherheit sein. Diese Formulierung mag etwas apodiktisch scheinen, sie findet jedoch die Bestätigung in der Aussage, dass "absolute" Sicherheit nicht möglich sei.

Als Ursache für das tägliche - beinahe grundsätzlich - fahrlässige Verhalten im Strassenverkehr dürfte die Annahme der Möglichkeit einer graduellen Sicherheit, mit der vor allem in der Werbung meisterhaft gespielt wird, nicht unwesentlich sein.

Auf das Spannungsverhältnis, das sich aus dem Sicherheitsdenken und

der Gefährdungsgesetzgebung einerseits und der Annahme eines "erlaubten Risikos" anderseits ergibt, kann hier nicht ausführlich eingegangen werden.

V. Norm und Normalität

Während im Strafgesetz die Norm, dass z.B. das Töten verboten ist, mit dem "Normalverhalten" übereinstimmt, entspricht im Straßenverkehr die Normentreue nicht dem Normalverhalten; vielmehr ist bei vielen Normen des Straßenverkehrsrechts die Nichteinhaltung der Norm zur Normalität und indirekt zur neuen, übergeordneten "Norm" geworden. Es hat sich eine "Einhaltungshierarchie" eingespielt, auf die im Zusammenhang mit dem Problem der Ermessensspielräume noch eingegangen wird. Die "Normalität", die nicht identisch ist mit Normenkonformität figuriert demnach auf einer übergeordneten Ebene.

1. Straßenverkehr und ungeschriebene Normen

Als Folge der Entwicklung zu einem Massenphänomen ging im Straßenverkehr die Wirksamkeit ungeschriebener, vom "common sense" bestimmter, Normen verloren. Ein solcher "common sense" war überdies im Straßenverkehr wohl nie im selben Ausmass vorhanden wie in den Bereichen, die vom Strafgesetzbuch geregelt werden, weil die rasche Entwicklung den organischen Übergang von Sitte und Brauchtum zum Recht nicht gestattete.

Im Straßenverkehr wirkt sich ein Lernprozess aus, der permanent abläuft, jedoch nicht bewusst wahrgenommen wird: Weil nur selten eine der nachteiligen Folgen eintritt, die durch die Präventiv- oder Gefährdungsgesetzgebung verhindert werden sollen, zeigt die Erfahrung jedem Lenker, dass er eine grosse Zahl von Normen nicht einhalten kann, ohne dass in der Regel für ihn Probleme entstehen. Allfällige nachteilige Folgen, die nach der Missachtung einer Norm, d.h. in einer konkreten Situation auftreten, müssen nicht als Folge des eigenen Verhaltens wahrgenommen werden, sondern sie lassen sich in der Regel ursächlich auf das Massenphänomen oder auf "unglückliche Umstände" zurückführen: Es kommt zu einer "Atomisierung" der Ursache bzw. der Schuld, d.h. das Verhalten des Einzelnen ist in der Regel von vernachlässigbarem Ausmass - die Umstände sind übermächtig. Über diesen Mechanismus wird zunächst der Sinn der Norm, die nicht eingehalten

wurde, verdeckt, d.h. ein allfälliger Sinn kann gar nicht mehr evident werden.

In einer späteren, ähnlichen Situation wird für diese Norm das Fehlen eines Sinnes bereits im voraus angenommen und sogar auf andere Normen ausgeweitet, und wirkt sich bereits bei der Verhaltenssteuerung aus.

Dieser Mechanismus wird zusätzlich unterstützt durch die Tatsache, dass nur ein kleiner Teil der Verstöße tatsächlich geahndet wird und dass häufig Situationen auftreten, in denen eine Norm tatsächlich ohne Sinn ist: z.B. ist nicht einzusehen, weshalb eine Ampel auf "rot" steht, wenn kein Querverkehr vorhanden ist.

Hier besteht ein Grundproblem, indem die Normen des Straßenverkehrsrechts nicht dazu da sind, das System funktionsfähig zu erhalten bzw. ein gutes Funktionieren zu gewährleisten, sondern sie sind darauf ausgerichtet, Gefahren zu eliminieren, Sicherheit zu gewährleisten.

In analoger Weise können sich weitere Momente auswirken: Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit kann z.B. den Verkehrsfluss behindern. Ein hoher Nichteinhaltungsgrad führt zum Aussenseitertum des Gesetzestreuen und kann sogar zu einer erhöhten Gefährdung führen ("Provokation" zum Ueberholen). Dies wiederum widerspricht dem allgemeinen Grundsatz, dass jeder sich so zu verhalten hat, dass für die übrigen Verkehrsteilnehmer oder Unbeteiligte, keine erhöhte Gefährdung entsteht.

2. Straßenverkehrsrecht und Prinzipien der Ethik

Im Straßenverkehrsrecht werden Prinzipien der Ethik in Gesetzesform aufgenommen:

Die Grundregel (Art. 26, Abs. 1 Bundesgesetz über den Straßenverkehr - Straßenverkehrsgesetz) lautet:

"Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemäßen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet."

Bei diesem Gesetzesartikel handelt es sich um einen abgewandelten Grundsatz der Ethik. Ein derartiger Grundsatz als Gesetz formuliert ist de-facto ein Pseudogesetz, es fehlt die Durchsetzbarkeit.

Vom Inhalt her ist ein derartiger Gesetzesartikel überdies ein Pleonasmus, weil "den anderen in seiner Entfaltung nicht zu hindern und nicht zu gefährden" ein Grundprinzip der Ethik ist, das in die Reihe der allgemeinen Gebote, die Mitmenschen nicht zu schädigen usw. gehört.

Die erwähnte Grundregel stellt aber sogar die "ordnungsgemäße Benützung" der "Gefährdung" gleich, womit - was vor allem im Rahmen einer Gefährdungsgesetzgebung paradox ist - dem Verkehrsteilnehmer in einem Bereich, für den auf der Ebene der Ethik die Hierarchie ganz klar festgelegt ist, die Prioritätensetzung überlassen ist: Aus der Sicht der Ethik ist die Priorität eindeutig bei der Nichtgefährdung: Das Rechtsgut der potentiellen Beeinträchtigung der körperlichen Integrität hat einen höheren Rang als das Rechtsgut der Normentreue.

Das Straßenverkehrsrecht birgt demzufolge bereits im Grundsatz einen Kern des Widersprüchlichen. Diese Widersprüchlichkeit zieht sich eigentlich wie ein roter Faden durch die gesamte Verkehrsgesetzgebung: Obwohl die Prinzipien der Ethik an sich genügen würden, finden sich im Straßenverkehrsrecht zahlreiche Detailnormen, die den Prinzipien der Ethik bzw. der erwähnten Grundregel widersprechen. Die Prinzipien der Ethik, die vom Wesen her nicht durchsetzbar sind, werden dadurch geradezu systematisch untergraben: Diese Normen, die toter Buchstabe bleiben müssen, führen somit zusätzlich zu einer Entwertung der Prinzipien der Ethik.

3. Straßenverkehr und Gefährdungsgesetzgebung

Die Normennatur des Straßenverkehrsrechtes entspricht nicht dem Denken oder der Absicht der Verkehrsteilnehmer.

Die bereits erwähnte Bedeutung des Wesens der Normen - wie sie sich aus der Sicht des Gesetzgebers aufdrängt - ist daher von geringerer Auswirkung auf den Entscheidungsprozess als das Wesen der Normen aus der Sicht der Verkehrsteilnehmer.

Der grössere Teil der Normen des Strassenverkehrsrechtes soll direkt oder indirekt der Verhütung oder Verminderung von Gefahren dienen. Nun ist es eine allgemeine Tatsache - schliesslich kennen wir zur Genüge Situationen, in denen Gefahren gesucht werden -, dass für viele Individuen die Gefahrenverhütung oder das Streben nach "Sicherheit" nicht Priorität hat. Die Gefahrensuche ist die Folge eines lustbringenden Effektes während oder nach dem Erleben einer Gefahr. Dabei ist von Bedeutung, dass wir grundsätzlich grössere Risiken auf uns nehmen, wenn dies freiwillig geschehen kann, während wir kleinere Risiken, denen wir unfreiwillig exponiert werden, von uns ferngehalten wissen wollen.

Weshalb sollte der Strassenverkehr davon ausgeklammert sein? Dies bedeutet aber, dass es im Strassenverkehr zu einer Kollision zwischen zwei völlig gegensätzlichen Absichten kommt: zwischen dem Auftrag zur Gefahrenverhütung des Gesetzgebers und der Tendenz zur Gefahrensuche vieler Verkehrsteilnehmer.

Hinzu kommt, dass allgemein eine Grundgefährdung bzw. -gefährlichkeit akzeptiert wird, wobei diese akzeptierte Grundgefährdung durchaus höher sein kann als die Zusatzgefährdung in konkreten Situationen.

Die Gefährdungsgesetzgebung wird also nicht vorbehaltlos akzeptiert. Die Relevanz dieses Momentes muss zusätzlich im Zusammenhang mit der Entstehung von Delinquenz bzw. Normenverletzung berücksichtigt werden.

Hinzu kommt, dass einzelne Normen des Strassenverkehrsrechtes in gewissen Situationen zu einem paradoxen Effekt der Gefährdungserhöhung führen können: Das konsequente Linksüberholgebot führt z.B. häufig zu gefährlichen Situationen. Ein solcher paradoxer Effekt untergräbt, gerade im Rahmen einer sehr exzessiven Gefährdungsgesetzgebung, die Normentreue.

4. Ermessensspielräume und Einhaltung von Gesetzen

Bei vielen Normen des Strassenverkehrsrechtes ist dem Verkehrsteilnehmer ein Ermessensspielraum eingeräumt. Dies führt dazu, dass die Trennung zwischen Einhaltung einer Norm und Nicht-Einhaltung unscharf

ist.

Diese Unschärfe ist eine weitere Ursache für die Nicht-Einhaltung von Normen des Straßenverkehrsrechtes: Wird nämlich ein Individuum gezwungen, abzuwählen zwischen einzelnen Gesetzen, die einander widersprechen oder zu widersprechen scheinen - im Straßenverkehr ist dies in zahllosen Situationen der Fall -, so wird die Funktion der Norm unterlaufen. Zwar sind solche "Ermessensspielräume" auch bei anderen Gesetzen festzustellen, z.B. die Notwehr, aber es handelt sich dort um Ausnahmesituationen.

Im Straßenverkehr ist jeder einzelne routinemässige Entscheidungsprozess zur Verhaltenssteuerung sehr komplex und wir haben es vor allem mit einer nicht abreissenden Kette von Entscheidungsprozessen, die in sehr kurzer Zeit erfolgen müssen, zu tun.

Wenn z.B. während eines Ueberholvorgangs auf der Autobahn ein Lenker mit höherer Geschwindigkeit von hinten naht, steht die oben erwähnte allgemeine Formel des Straßenverkehrsgesetzes gegen das Gebot der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit. Nicht nur aus allgemeiner Sicht, sondern weil grundsätzlich die rechte Fahrspur benutzt werden muss, gilt der allgemeine Grundsatz auch, obwohl nach dem Wortlaut Art. 26 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz eine Einschränkung auf die ordnungsgemässen Benützung besteht.

Der Entscheid wird demnach zugunsten der Missachtung des Höchstgeschwindigkeitsgebotes fallen. Für diese Entscheidung zugunsten der Ueberschreitung der Höchstgeschwindigkeit, ist aber zusätzlich von Bedeutung, dass eine Ueberschreitung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit in einem bestimmten Ausmass indirekt erlaubt ist, weil eine Ahndung lediglich erfolgt, wenn die sog. Messtoleranz überschritten ist. D.h. es existieren im Straßenverkehr Normen, die gleichzeitig Geltung haben und nicht Geltung haben.

Die Verhältnisse bei der Reglementierung der Höchstgeschwindigkeiten sind besonders krass: Auch die Reglementierung der Höchstgeschwindigkeiten entspringt nicht der Sorge um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems,

sondern sie steht praktisch ausschliesslich im Dienste der Generalprävention - das Stichwort ist "Gefährdungsgesetzgebung".

Die direkte Botschaft besagt bei der Signalisation der Höchstgeschwindigkeit, dass über eine bestimmte Strecke eine maximale Geschwindigkeit 'a' km/h erlaubt ist, bzw. dass das Fahren mit einer höheren Geschwindigkeit als 'a' km/h verboten ist.

Die indirekte Botschaft lautet, dass bei einer erlaubten max. Geschwindigkeit 'a' km/h eine Strafe erst erfolgt, wenn die effektive Geschwindigkeit 'a' + 'k' km/h beträgt: d.h. dass eine höhere als die maximal signalisierte Geschwindigkeit demnach "erlaubt" ist.

Bei der Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten wird diesem Umstand bereits Rechnung getragen: Da nach dem Prinzip der Gefährdungsgesetzgebung eine höhere als die maximale Geschwindigkeit 'a' km/h nicht erwünscht ist, muss wegen der oben angedeuteten Praxis eine "zu tiefe" Maximalgeschwindigkeit, nämlich 'a' - 'k' km/h signalisiert werden. Die festgelegte Höchstgeschwindigkeit ist somit "erfahrungsgemäss" zu tief bzw. "nicht gerechtfertigt".

Derjenige, der die Maximalgeschwindigkeit nur um den Wert + 'k' nicht einhält, kann sich demnach "im Recht" fühlen.

Schliesslich kommt noch die Vollzugsbotschaft hinzu: diese lautet ganz einfach: die Chance bei der Uebertritung der Maximalgeschwindigkeit nicht erwischt zu werden ist gegenüber dem Pech, erwischt zu werden, extrem gross.

Zusätzliche psychologische Momente (Angst, Gefühle der "Nötigung", Auswirkungen der Werbung usw.), die ebenfalls dazu führen, dass in der Regel zugunsten der Ueberschreitung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit entschieden wird, können hier nicht diskutiert werden.

Durch viele verschiedene Momente, die sich summieren, wird beim Lenker jedenfalls ein Klima der Bereitschaft geschaffen, die Signalisation der Höchstgeschwindigkeit systematisch zu missachten.

Zunächst das Zu-schnell-fahren - und in der Folge auch die Uebertretung anderer Normen - wird zum Normalverhalten: Die Uebertretung wird zur de-facto-Norm.

5. Formulierung der Gesetze

Nicht unwesentlich ist, dass mit der Formulierung der Normen bereits eine Botschaft übermittelt wird, die sich kontraproduktiv oder paradox auswirken kann:

Art. 2, Abs. 1 VRV (Strassenverkehrsregeln) bestimmt:

'Wer wegen Uebermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten oder Drogen oder aus einem anderen Grund nicht fahrfähig ist, darf kein Fahrzeug führen.'

Der Begriff der "Fähigkeit" ist an sich sehr problematisch. Grundsätzlich kennen wir zwei verschiedene Fähigkeiten:

1. Die Fähigkeiten, die von 'können', 'in der Lage sein' oder eben 'fähig sein' hergeleitet werden: so ist der Mensch z.B. flugunfähig.
2. Die zweite Variante der "Fähigkeit" sind Rechtsfeststellungen: Dabei handelt es sich um eine Unzahl von '-fähigkeiten'.

Das Wesen dieser "Fähigkeiten" besteht darin, dass einem Individuum von aussen die Erlaubnis nicht gegeben wird, etwas zu tun, d.h. dass ein Tun nicht toleriert wird. Ist es z.B. unerwünscht, dass Geisteskranke heiraten, dann wird mit einem Gesetz festgelegt, "Geisteskranke seien in keinem Falle 'ehefähig'".

Aehnlich liegen die Verhältnisse bei der "Fahrfähigkeit": Viele Lenker wissen aus der Erfahrung, dass sie z.B. mit 2 Gew.%. Alkohol im Blut wiederholt "gut" - d.h. ohne grössere Probleme festzustellen - nach Hause gekommen sind. Sie waren demnach noch fähig, ihr Fahrzeug zu lenken bzw. 'fahrfähig' im Sinne des 'Könnens'.

Der Gesetzgeber hat nun aber - zu Recht - festgelegt, dass er nicht bereit ist, das Risiko zu tolerieren, das Lenker im Verkehr darstellen, die eine Blutalkoholkonzentration aufweisen, die höher ist als 0.8 Gew.%.

Diese Botschaft wird nun sehr kompliziert vermittelt. Zunächst wird nicht einfach festgehalten, dass das Lenken eines Fahrzeuges verboten und damit unter Strafe gestellt ist, wenn ein Lenker mehr als 0.8 Gew.%. Alkohol im Blut hat, sondern es wird doppelt verklausuliert vorgegangen:

"Wer wegen Alkoholeinwirkung nicht fahrfähig ist, darf nicht lenken"

und

"nicht fahrfähig ist in jedem Fall, wer eine Menge Alkohol im Körper hat, die zu einer Blutalkoholkonzentration von 0.8 Gew.% und mehr führt".

Der Vollständigkeit halber muss erwähnt werden, dass auch beim Alkohol ein analoges Problem zur Sicherheitsmarge bei den Höchstgeschwindigkeiten besteht.

Die Frage, weshalb Gesetze nicht so formuliert werden, dass sie auch vom Durchschnittsbürger verstanden werden, drängt sich auf, auch wenn man sich bewusst ist, dass es sich beim Begriff "fahrfähig" um einen jener Rechtsbegriffe handelt, bei denen eine zusätzliche Problematik darin besteht, dass der Begriff '-fähigkeit' dann gebraucht wird, wenn eine Institution mit der "de-iure-Kompetenz", nicht über die materiellen Voraussetzungen - z.B. ein bestimmtes Fachwissen - verfügt, um diese Kompetenz wahrzunehmen: In derartigen Situationen wird die Kompetenz in der Regel delegiert an einen Fachmann, der zwar die de-iure-Kompetenz nicht haben kann, der jedoch über das Fachwissen verfügt und sich in einem Gutachten materiell zu dieser "Fähigkeit", im konkreten Fall z.B. die Fahrtauglichkeit, zu äußern hat, ohne formell den Entscheid zu fällen.

Allgemein muss festgestellt werden, dass aus kommunikationspsychologischer Sicht die Gesetzestexte d.h. der Dialog zwischen Gesetzgeber und den vom Gesetz Betroffenen nicht immer optimal ist, um dies moderat auszudrücken.

VI. Definition von Verkehr

Verkehr und insbesondere Straßenverkehr kann unter ganz verschiedenen Gesichtswinkeln betrachtet und beurteilt werden: Straßenverkehr ist ein "kommunikatives" Sozialsystem wenn die

- Transportfunktion

im Vordergrund steht.

Strassenverkehr ist aber gleichzeitig auch ein "diskommunikatives" Sozialsystem, wenn

- Freiheitserfahrung
- Durchsetzung von Ansprüchen (Surrogat für Lebenskampf)
- Ersatzfunktion für das tägliche Leben
- Ausleben von Risiko

die anteilmässig eine permanent variable Rolle spielen, im Vordergrund stehen.

Die Antwort auf die Frage nach dem Wesen des Straßenverkehrs muss daher sehr komplex, ja sogar widersprüchlich sein: es tun sich Welten oder gar Abgründe auf. Dies war nie offensichtlicher als in der Gegenwart.

Eine einfache Definition von Straßenverkehr ist nicht möglich, wenn diese Definition diesem Phänomen gerecht werden soll.

- Verkehr ist Kommunikation, wenn es darum geht, dass Individuen zusammengebracht werden;
- Verkehr ist aber gewissermassen auch "Antikommunikation", wenn wir berücksichtigen, dass zwei Individuen in zwei hermetisch abgekapselten "Blechhäuschen" einander in die Quere kommen.
- Verkehr ist Freiheitserleben, wenn es darum geht, dass jeder hinfahren

kann, wohin er will, wann er will, wie oft er will, wie lange er will usw.;

- Verkehr ist ein extremes Erleben von Unfreiheit, wenn einem Lenker vom Vorfahrenden ein "zu niedriges" Tempo aufgedrängt wird, d.h. wenn der betroffene Lenker "am Fortkommen" gehindert wird - dabei ist dieses Wort "Fortkommen" durchaus im Sinne der Zweideutigkeit gewählt.
- Verkehr ist wirtschaftliches Prosperieren, wenn man all die Wirtschaftszweige und Personen betrachtet, die vom Verkehr leben;
- Verkehr ist wirtschaftliches Zugrunde gehen, wenn man die Individuen betrachtet, die wegen ihres Autofimmels zunächst in Schulden und danach ins Verderben geraten.
- Verkehr ist Lebensrettung, wenn wir die Möglichkeit betrachten, dass Kranke schnell in medizinische Pflege kommen können;
- Verkehr ist Tod und Verderben, wenn wir die Verkehrsunfälle selbst betrachten, die einen grossen Teil dieser Rettungstransporte erst notwendig machen.

Kurz: Strassenverkehr ist das System der Ambivalenz schlechthin.

VII. Verrechtlichung und Verlust des Anstandes

Der Umgang mit den Gesetzen, d.h. die Tatsache, dass wir überall dort, wo etwas nicht zu funktionieren scheint, nach Gesetzen rufen, anstatt zu überlegen, ob nicht gelegentlich der eingeschlagene Weg zu überprüfen wäre, führt zu einer Flut von Gesetzen.

Diese Ueberflutung durch Gesetze erzeugt einen Aversionseffekt, der sich u.a. in Diskussionen um Widerstandsrecht artikulieren könnte - im Strassenverkehr wird Widerstandsrecht jedoch nicht diskutiert sondern praktiziert.

Es scheint, dass im Strassenverkehr - wie zur Zeit des Odysseus, der sich zwischen Skylla und Charybdis - d.h. zwischen zwei möglichen Katastrophen -

entscheiden musste, nur "Lösungen" möglich sind, die eigentlich keine sind. Wir werden demnach damit leben müssen, dass der Strassenverkehr - aus der Sicht der Gesetzgebung - ein nichtfunktionierendes System ist und bleibt; es sei denn, es gelinge, das Moment des Irrationalen, das stärker ist als das Moment des Rationalen, zurückzudrängen. Für eine solche Entwicklung finden sich momentan jedoch keine Anzeichen - ganz im Gegenteil.

So scheint nur die Möglichkeit übrig zu bleiben, nach neuen Gesetzen zu rufen, die in vielen Fällen das reglementieren, was eigentlich ein minimales Quantum an Anstand gebietet. Gleichzeitig wird sowohl an Anstand, Fairness usw. appelliert als auch "hartes Durchgreifen" gefordert werden. Es ist also dafür gesorgt, dass sich nichts ändern wird.

LITERATUR

- Diekmann, A.:** Die Befolgung von Gesetzen. Schriftenreihe zur Rechtssoziologie und Rechtstatsachenforschung Band 47, Duncker & Humblot, Berlin (1980)
- Hentig, H.von:** Die unbekannte Straftat. Springer Verlag, Berlin-Göttingen-Heidelberg (1964)
- Rehberg, J.:** Zur Lehre vom "Erlaubten Risiko". Schulthess, Zürich (1962)
- Rehbinder, M.:** Einführung in die Rechtssoziologie. Athenäum Verlag (1971)
- Rehfeldt, B., Rehbinder, M.:** Einführung in die Rechtswissenschaft. de Gruyter Berlin-New York (1973)
- Schmidt, F.-H.:** Verhaltensforschung und Recht. Schriftenreihe zur Rechtstheorie, Heft 98. Duncker & Humblot, Berlin (1982)