

**Zeitschrift:** Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie SAK = Criminologie / Groupe Suisse de Criminologie GSC = Criminologia / Gruppo Svizzero di Criminologia GSC

**Herausgeber:** Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

**Band:** 25 (2008)

**Artikel:** Die Verteidigung eines Verkehrsdelinquenten ("Verkehrssünders")

**Autor:** Roth, Andreas

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1051521>

#### **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:** 06.02.2026

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

# Die Verteidigung eines Verkehrsdelinquenten (*«Verkehrssünders»*)

ANDREAS ROTH  
*Fürsprecher, Bern*

## Zusammenfassung

Im Strassenverkehr herrscht ein Strafrecht *«sui generis»*. Die Regeldichte wie auch der Schilderwildwuchs nehmen ständig zu, was die Übersichtlichkeit und die Verständlichkeit erschwert. Trotz der Tatsache, dass vorwiegend Fahrlässigkeitsdelikte zur Diskussion stehen und der Verkehrsteilnehmer ständig im Stress und nahe an der Überforderung steht, sind die Sanktionen schon im Ordnungsbussenbereich strenger als im *«bürgerlichen»* Strafrecht, und das gilt auch im Vergleich mit dem umliegenden Ausland. Vor allem findet der Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Ziff. 2 SVG) eine *«überdehnte»* Anwendung, was dann Rückwirkungen auf das Administrativverfahren und die Auseinandersetzung mit den Versicherungen.

Mit dem neuen Massnahmenrecht, wurden die Sanktionen, die eben auch Strafcharakter haben, nicht nur für Wiederholungstäter, sondern auch für *«Erstmalige»* verschärft. Der vom Bundesgericht postulierte Grundsatz der Bindung der Administrativbehörden an das Strafurteil bringt vor allem im Zusammenhang mit der inhaltlichen Identität von grober Verkehrsregelverletzung und schwerer Widerhandlung i.S.v. Art. 16c Abs. 1 lit a SVG Probleme und kann nicht der Weisheit letzter Schluss sein. In der jüngsten Zeit ist die Abgrenzung von Warnungs- und Sicherungsentzug schillernd und fliessend geworden. Die Praxis lässt Abklärungen auf fehlende Fahreignung durch entsprechend kostspielige Gutachten, verbunden mit einem vorsorglichen Entzug, sehr rasch zu. Die Gutachten nehmen oft sehr viel Zeit in Anspruch, sind nicht immer überzeugend und werden trotzdem meist kritiklos von der auftraggebenden Behörde übernommen.

## Résumé

Le droit pénal de la circulation routière est un droit pénal «*sui generis*». La densité des règles et la diversité des signalisations augmentent constamment. Cela rend plus difficile la supervision et la compréhension des règles de la circulation routière. Or, dans ce domaine, on est surtout en présence de délits de négligence. Les participants à la circulation routière sont dans une situation permanente de stress qu'ils ne sont pas capables de maîtriser. De même les sanctions, même pour les amendes d'ordre, y sont plus sévères que dans le droit pénal ordinaire, ce que l'on constate aussi dans les pays voisins. C'est surtout l'infraction de violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR) qui trouve une application extensive, ce qui a des répercussions sur les procédures administratives et les négociations avec les assurances.

Avec le nouveau droit des sanctions pénales, le législateur a aggravé les mesures, non seulement pour les récidivistes, mais aussi pour les auteurs qui ont commis leur première infraction. Le principe postulé par le Tribunal fédéral selon lequel les autorités administratives sont liées par le jugement pénal me paraît bien problématique, surtout en rapport avec le contenu de la règle de violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 al. 2) et d'infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 lit a LCR. Ces derniers temps, la délimitation entre le retrait de permis d'avertissement et le retrait de permis pour des raisons de sécurité est devenue floue. En pratique, les expertises (souvent chères) pour détecter l'absence de capacité de conduire sont très vite admises et ainsi il y a une augmentation du nombre des retraits préventifs. Les expertises durent souvent longtemps et ne sont pas toujours satisfaisantes. En outre, les autorités qui commandent ces expertises les utilisent la plupart du temps sans appréciation critique.

## 1. Problemstellung: Mehrfrontenkrieg

Bei der Übernahme eines Mandates aus dem Strassenverkehrsrecht muss sich der Anwalt vor Augen halten, dass er an mindestens zwei Fronten zu kämpfen haben wird. Im Falle eines Unfallen hat er einen Dreifrontenkrieg zu führen. Wenn noch eigener Schaden hinzukommt, artet die Sache sogar zu einem Vierfrontenkrieg aus: im Vordergrund steht zunächst das Strafrecht, wobei hier der Gerichtsstand bekanntlich derjenige des Tatortes ist (Art. 3 Abs.1 i.V.m. Art. 340 StGB).

Dann aber wird sich, sobald eine Verkehrsregelverletzung zur Diskussion steht, die mit einer Gefährdung verbunden ist, auch das Administrativrecht anschliessen. Die Administrativbehörde hat über die Frage zu entscheiden, ob und welche Massnahmen (Verwarnung, Entzug des Führerausweises, Verkehrsunterricht, Kontrollfahrt etc.; Art. 16 ff SVG; Art. 28 ff VZV) anzuordnen sind. Weil der Führerausweis dem Wohnsitzprinzip unterstellt ist, ist hier der Wohnsitzgerichtsstand massgebend (Art. 22 SVG).

Wenn es zu einem Unfall gekommen ist, stellt sich die Frage der Schadenerledigung. Zunächst wird der Unfallgegner seine Haftpflichtansprüche geltend machen. Dabei hat der Geschädigte ein Wahlrecht. Er kann gegen den Schädiger selbst vorgehen. Er hat aber auch ein direktes Forderungsrecht gegen die Haftpflichtversicherung des Schädigers (Art. 65 Abs. 1 SVG). Es gilt also, rechtzeitig mit dem Geschädigten und der eigenen Haftpflichtversicherung Kontakt aufzunehmen. Und wiederum stellt sich die Frage des Gerichtsstandes. Der Geschädigte kann am Unfallort klagen, und in dieser Beziehung kann er sich im Strafverfahren als Opfer resp. als Privatkläger beteiligen. Er kann den Zivilprozess aber auch am Wohnsitz des Beklagten, also des Schädigers oder seiner Versicherung, einreichen (Art. 26 Abs.1 GestG).

Hat der Klient eigenen Schaden erlitten, den er gegen den Unfallgegner geltend machen will, stellen sich die gleichen Fragen. Die Gerichtsstände werden aber nur teilweise die gleichen sein. Weil die Inanspruchnahme des Unfallgegners erfahrungsgemäss immer umständlich und langwierig ist, wird man sich für den eigenen Personenschaden vorerst an den Unfallversicherer halten. Diese Ansprüche richten sich nach dem jeweiligen Unfallversicherungsvertrag. Wiederum stellen sich Gerichtsstands- und Verfahrensfragen. Das Verfahren geht anders vor sich, wenn der Geschädigte SUVA versichert ist, als wenn er privat gegen Unfall versichert ist. Bei Sachschaden stellt sich schliesslich die Frage, ob er eine Kaskoversicherung hat und welche Besonderheiten dabei zu berücksichtigen sind.

In der Versicherungsfrage droht schliesslich im Hintergrund der Regress oder die Leistungskürzung (Art. 65 Abs.3 SVG; Art. 72 und 21 ATSG; Art. 72 VVG; Art. 45 UVV).

Vor allem der unterschiedlichen Gerichtsstände wegen muss man sich von allem Anfang an überlegen, ob man das Mandat übernehmen oder gleich einem Kollegen weitergeben soll, ob man allenfalls Teile selbst übernehmen und andere weitergeben soll. Meist wendet sich ja der Be-

troffene an einen Anwalt in seinem örtlichen Einzugsgebiet, und dann würde es z.B. als Berner Anwalt wenig Sinn machen, das Strafverfahren selbst am Unfall- resp. Tatort zu führen, wenn dieser im Kanton Tessin liegt. Schon bei Übernahme des Mandats besteht also erheblicher Abklärungsbedarf, und namentlich muss der Klient genau orientiert werden, was alles wo auf ihn zukommen kann; denn davon hat er in aller Regel keine Ahnung.

## 2. **Strafrecht «sui generis»**

Die strafrechtliche Verteidigung eines Verkehrsdelinquenten hat einige Besonderheiten. Das Strassenverkehrsrecht ist ein Strafrecht «sui generis», und das ist aus verschiedenen Gründen nicht einmal ein übertriebener oder gar falscher Ausdruck.

### 2.1. **Regeldichte**

Wir alle – vom Kind bis zu Greis – sind auf irgendeiner Stufe, meist auf mehreren, Verkehrsteilnehmer. Die Verhaltensregeln sollten deshalb einfach, klar und leicht verständlich sein. An sich wäre das auch so; denn wirklich wichtig sind nur ganz wenige Regeln.

#### 2.1.1. **Rechtsfahren (Art. 34 SVG)**

Zunächst ist bei uns rechts zu fahren (Art. 34 Abs. 1 SVG; Art. 7 VRV). Das ist ein grundlegendes Ordnungsprinzip. Wir Menschen haben die Instinkte verloren. Während ein Vogelschwarm oder eine Pferdeherde auseinander fliegen resp. durcheinander traben kann, ohne sich gegenseitig zu berühren, laufen wir Menschen auf dem Trottoir einander sogar in Schritttempo in die Arme. Es braucht deshalb ein grundlegendes Ordnungsprinzip, damit wir nebeneinander durchkommen. Ob wir uns für Rechts- oder Linksverkehr entscheiden, ist gleichgültig. Es muss nur einheitlich sein.

Logische Folge Gebots des Rechtsfahrens ist sodann, dass rechts zu kreuzen und links zu überholen ist (Art. 35 Abs. 1 SVG; Art. 9 f VRV).

### **2.1.2. Grundregel (Art. 26 SVG)**

Sodann gilt die Grundregel nach Art. 26 SVG: Jeder hat sich im Straßenverkehr so zu verhalten, dass er andere im der ordnungsgemässen Benutzung der Verkehrsfläche weder behindert noch gefährdet. Er darf nach dem sog. Vertrauensgrundsatz davon ausgehen, dass der andere sich auch so verhält (Abs. 1). Bei Kindern und älteren Leuten, die eben erfahrungsgemäss unberechenbar sind, ist jedoch der Misstrauensgrundsatz angesagt und besondere Vorsicht verlangt (Abs. 2). Das Gleiche gilt in unklaren, unübersichtlichen Verkehrssituationen. – Die Grundregel besagt somit ganz einfach, dass man gegenseitig aufeinander Rücksicht zu nehmen hat. Es ist nichts anderes als das uralte «*neminem laedere*».

### **2.1.3. Beherrschen des Fahrzeugs (Art. 31 SVG)**

Weiter muss, wer ein Fahrzeug führt, dieses ständig beherrschen. Das erfordert zunächst die technischen Fähigkeiten, dann auch ständige Konzentration. Der Kopf, die Augen und die Ohren sind auf das Verkehrsgeschehen zu richten, sonst ist eben die geforderte gegenseitige Rücksichtnahme zum vornherein nicht möglich.

### **2.1.4. Geschwindigkeit (Art. 32 SVG)**

Daraus folgt, dass die Geschwindigkeit den Verhältnissen angepasst werden muss. Es gilt der Grundsatz: Fahren auf Sicht – oder dort, wo das Kreuzen schwierig ist: Fahren auf halbe Sicht (Art. 4 Abs. 1 VRV). Der Entgegenkommende muss ja auch anhalten können. Sichtweite bedeutet nicht Horizont. Sie geht nur bis zum nächsten Punkt, von dem ein Hindernis auftauchen könnte.

Aus diesen wenigen Eckpfeilern leitet sich bei vernünftiger Handhabung letztlich alles Weitere ab. Leider ist nun aber das Verhaltensrecht zu einem unerhört dichten, komplizierten und fast unüberschaubaren Regelwerk geworden. Die «Reglementierungswut» von Verwaltung und Politik scheint keine Grenzen zu kennen, und die Tendenz ist offensichtlich steigend:

- seit 1995 wurde das SVG 14 mal revidiert, seit 2000 allein 9 mal;
- die VRV erfuhr seit 1995 18 Änderungen, deren 11 seit 2000; allein in den Jahren 2002 und 2004 waren jeweils 3 Revisionen zu verzeichnen;

- die SSV hat eine ähnliche Bilanz zu verzeichnen: seit 1995 11 Revisionen, in den letzten 6 Jahren deren sieben und wiederum allein im Jahre 2002 deren drei.

Überblickt man diese Modifikationen in wertender, kritischer Hinsicht, so muss man (leider) zum Schluss kommen, dass kaum eine wirklich nötig war<sup>1</sup>; nicht wenige waren sogar verfehlt: Das gilt z.B. für die unselige Abschaffung des Fussgängerhandzeichens (Art. 47 VRV)<sup>2</sup> oder die Erlaubnis der Radfahrer, sich auf dem Trottoir zu bewegen (Art. 65 Abs. 8 SSV)<sup>3</sup>. Hinzu kommt, dass das im Grunde genommen rein technische Regelwerk immer mehr mit verkehrsforeignen Zielsetzungen (Umwelt- und Anwohnerschutz, Schikanen zur Verkehrsberuhigung u.dgl.m.) durchsetzt wird.

Das hat die fatale Auswirkung, dass der Verkehrsteilnehmer diese ständig ändernden Regeln gar nicht mehr zur Kenntnis nimmt, ja gar nicht zur Kenntnis nehmen kann. Und wenn er einmal versuchen sollte, im Gesetz zu lesen, dann wird er es schon nach einigen wenigen Artikeln wieder aufgeben. Allein schon die moderne – sprachlich allerdings falsche –

---

<sup>1</sup> Montesquieu hat gesagt: «Wenn es nicht nötig ist, ein Gesetz zu machen, dann ist es nötig, kein Gesetz zu machen». Und Walter Burckhardt hat nachgedoppelt, die blosse Wünschbarkeit einer Verbesserung sei selbst dann kein Grund zu einer Revision, wenn sie tatsächlich erreicht werde; denn die Rechtssicherheit sei immer das höhere Gut als das momentane Gerechtigkeitsempfinden.

<sup>2</sup> Ich habe den Sinn dieser Revision vom 7.3.1994, die am 1.6.1994 in Kraft getreten ist, nie begriffen und werde ihn auch nie verstehen. Es will mir nicht einleuchten, dass ausgerechnet der schwächste aller Verkehrsteilnehmer von der Selbstverständlichkeit der Zeichengebung entbunden sein soll. Faktisch ist er es auch nicht, auch wenn es so im Gesetz steht. Der Fussgänger darf nämlich die Strasse nicht überraschend betreten, auch wenn das heute viele meinen; er darf vor allem dann nicht mehr auf den Fussgängerstreifen treten, wenn ein herannahendes Fahrzeug bereits so nahe ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten kann (Art. 47 Abs. 1 und 2 VRV). Umgekehrt muss der Fahrzeugführer erst dann anhalten und den Vortritt gewähren, wenn der Fussgänger bereits auf dem Streifen ist, oder wenn er davor wartet und ersichtlich die Fahrbahn überqueren will (Art. 6 Abs. 1 VRV). Der Fussgänger muss also weiterhin seine Absicht rechtzeitig zu erkennen geben, und das kann er letztlich nur mit einem Handzeichen tun: Handzeichen schaffen nach wie vor Klarheit! Sie dienen der gegenseitigen Verständigung, und ich habe noch kaum je davon gehört, dass es trotz Augenkontakt zu einem Unfall gekommen ist.

<sup>3</sup> Liest man den Text dieser Revision (V vom 17.8.2005; i.K. seit 2.3.2006), so stehen einem die Haare zu Berge: Diese völlig sinnwidrige Möglichkeit soll ausgerechnet zur Schulwegsicherung dienen! Dabei sollte doch das Trottoir der «sichere Hort» der Fussgänger sein; es darf nur ganz ausnahmsweise von Fahrzeugen befahren oder zum Parkieren benutzt werden (Art. 43 Abs. 2 SVG, i.V.m. Art. 41 Abs. 1 f. VRV).

doppelgeschlechtliche Bezeichnung<sup>4</sup> erschwert ihm den Überblick und die Lesbarkeit. Hinzu kommt, dass unserer Zeit die Gesetzessprache abhanden gekommen ist: Der Gesetzgeber verliert sich in unwesentlichen Details, und formuliert umständlich und schwerfällig.

Machen Sie die Probe aufs Exempel, hören Sie sich um und fragen Sie. Neben den bereits erwähnten Grundregeln weiss «Otto Normalverbraucher» vielleicht noch, dass an der Ampel Rot «Halt» bedeutet, dass er an Stop-Strassen anhalten und beim Abbiegen Zeichen geben sollte. Er kennt die Geschwindigkeitslimiten und weiss um die Promille-Grenzen. Aber dann ist er bald einmal am Ende seines Lateins. Er fährt «nach Gefühl» und kommt damit erstaunlicher- oder vielleicht bezeichnenderweise ganz gut zurecht.

## 2.2. **Schilderwildwuchs**

### 2.2.1. **Signale**

Überlagert und potenziert wird das Ganze durch das, was ich als «Schilderwildwuchs» bezeichne. Was da alles an Signalen aufgestellt wird, in welcher Häufung sie sich finden und in welcher Dichte sie sich folgen, ist unglaublich. Ich nenne nur einige wenige Beispiele:

- Art. 5 Abs. 3 SVG sagt klar und deutlich, dass im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden dürfen; vorbehalten bleiben gemäss Art. 101 SSV Abs. 1 SSV nur die wenigen vom UVEK genehmigten Ausnahmen. Kommunalpolitikern und – planern ist diese Bestimmung aber offenbar fremd; viel glauben, der Phantasie freien Lauf lassen zu dürfen.
- In Art. 103 SSV wird der Standort der Signale bestimmt. Sie sollen rechts stehen, und sie sollen vor allem rechtzeitig erkannt werden können; sonst sind sie links zu wiederholen.
- Art. 4a Abs. 2 VRV schreibt vor, dass die Ortstafeln den Bereich vom Beginn bis zum Ende des locker bebauten Gebietes und die Geschwindigkeitsbegrenzung «50 generell» denjenigen des dicht überbauten

---

<sup>4</sup> Die deutsche Sprache kennt bekanntlich, wie andere Sprachen im übrigen auch, neben dem biologischen Geschlecht auch den sprachlichen Genus: Der unbefangene Leser ist nur zufälligerweise ein Mann, eine Frau oder ein Kind; und dieses kann ein Mädchen so gut wie ein Knabe sein. Das Tier ist sächlich, der Hund aber männlich und die Katze wiederum weiblich usw. usf.

Gebietes begrenzen. Nun wachsen aber die Ortstafeln nach kirchturmpolitischer Lust und Laune immer weiter ins offene Gelände hinaus, und das Innerortslimit beginnt dann natürlich gleich dort. Dabei wäre nach Art. 4a Abs. 2 VRV i.V.m. Art. 22 Abs. 2 und Art. 50 Abs. 4 SSV die Unterscheidung klar zu machen: Die Innerortsbeschränkung darf nur dann mit der Ortstafel verbunden werden, wenn die Ortschaft gleich mit dichter Bebauung beginnt.

- Tempo-30-Zonen werden «flächendeckend» buchstäblich in allen Quartieren angeordnet und bis in die freie Natur hinaus signalisiert, als ob es Art. 2a VRV, Art. 22a SSV und die zugehörige Verordnung über die Tempo-30-Zonen nicht gäbe<sup>5</sup>.
- Art. 4 SVG verbietet Verkehrshindernisse ohne zwingende Gründe zu schaffen; sie sind in jedem Fall ausreichend kenntlich zu machen und möglichst bald wieder zu entfernen. Unter dem modernen Schlagwort der «Verkehrsberuhigung» werden heute aber all überall ganze Strassenzüge «möbliert»; ja selbst auf Überlandstrecken werden Inseln und Bäume gepflanzt und Einmündungen mit sichtbehindernden Koniferen und Sträuchern «markiert».
- Signale dürfen nicht zu dicht aufeinander folgen, und es dürfen nur zwei Signale, in zwingenden Fällen ausnahmsweise drei Signale am gleichen Pfosten angebracht werden (Art. 101 Abs. 5 und 6 SSV). Das gilt erst recht für Zusatztafeln (Art. 63 ff. SSV); der Text muss auf einen Blick erfasst werden können und klar sein (BGE 86 IV 12, 100 IV 74, 104 IV 201, 106 IV 138).
- Vor allem aber sollen sie selbsterklärend sein und aus dem fahrenden Fahrzeug erfasst werden können (BGE 106 IV 138, 104 IV, 100 IV 74, 86 IV 12). Das gilt insbesondere auch für Wechselsignale und Zusatztafeln. Die Information muss auf einen Blick erfasst werden können. Ganze Sätze, wie sie sich nicht selten finden, sind unzulässig.

Gemäss Art. 101 Abs. 3 SSV dürfen Signale und Markierungen nicht unnötigerweise angeordnet und angebracht werden, jedoch nicht fehlen,

---

<sup>5</sup> Dem hat nun allerdings die II. Öffentlichrechtliche Abteilung des Bundesgerichts mit dem Urteil 2A.38/2006 vom 13.7.2006 den Riegel geschoben. Die Anordnung einer «Zone 30» zielt auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung ab, die der umfassenden Kompetenz des Bundesrates untersteht. Es muss daher insbesondere Art. 108 Abs. 2 SSV beachtet werden, und damit darf eine «Zone 30» nicht eingerichtet werden, wenn die entsprechenden Voraussetzung (insbesondere fehlender Durchgangsverkehr und geringe Verkehrsichte) nicht gegeben sind. – Ob und wie dieses Urteil durchgesetzt wird, bleibt freilich abzuwarten.

wo sie unerlässlich sind. Diese für die Signalisation grundlegende Bestimmung ist offensichtlich völlig in Vergessenheit geraten.

Wollte der fahrende Verkehrsteilnehmer auf alle auf ihn niederschreitenden Signale achten, sie zur Kenntnis nehmen und erfassen, dann könnte er seine eigentliche Pflicht, sich dem Verkehr und seinen Gefahren zuzuwenden und sich rücksichtvoll im Fluss zu halten, gar nicht mehr erfüllen. Jeder Polizist würde einen solchen «Signalsperber» verzei gen und in seinem Rapport nicht ohne Grund anregen, dessen Fahreignung zu überprüfen! So blendet halt «Otto Normalverbraucher» den Wald aus und hält nach Rehen, Hirschen und Bären, gelegentlich auch nach Wölfen Ausschau. Und wiederum fährt er ganz gut so. Dr. Rudolf Netzer, seines Zeichens damals Chef des bernischen Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes, hat einmal – freilich nur am Stammtisch – gesagt, im Kanton Bern, aber nicht nur da, könnte man getrost 90% aller Schilder abräumen; das würde kaum ein Mensch merken, und wahrscheinlich wäre es der Verkehrssicherheit sogar dienlich.

## 2.2.2. Markierungen

Bei den Markierungen ist es nicht anders. Über das Wo und das Wie sie angebracht werden sollen, gibt es das ausgezeichnete Regelwerk der VSS-Normen. Wer dieses durchliest, wird unschwer erkennen, dass da Fachleute am Werk waren, die ihr Handwerk verstanden und auch die Probleme und Bedürfnisse des Strassenverkehrs erkannt haben. Ich verweise zu den Markierungen insbesondere auf die folgenden Normen:

- SN 640 850: Formen und Abmessungen;
- SN 640 850a: Ausgestaltung und Anwendungsbereiche;
- SN 640 862: Anwendungsbeispiele für Haupt- und Nebenstrassen;
- SN 640 868: Vormarkierungen.

Fährt man über unsere Haupt- und Nebenstrassen<sup>6</sup>, dann trifft man die unglaublichsten Malereien an. Es finden sich regelwidrige Masse. Vorwarnlinien sind z.T. auf unsinnig überlangen Strecken angebracht. Das gleiche gilt für unterbrochene Linien, die grundsätzlich nur über Knoten angebracht werden sollten. Sicherheitslinien werden an weithin übersichtlichen Stellen aufgepinselt; dafür fehlen sie dann, wo sie erforderlich wären.

---

<sup>6</sup> Die Autobahnen und Autostrassen nehme ich aus, denn hier ist das ASTRA zuständig (Art. 104 Abs. 3 SSV), und dieses kennt sich offensichtlich aus.

Mit Markierungen und Aufschiftungen werden Kreisverkehrplätze suggeriert, die es nicht sind, und dann geraten zur Freude des Carrosseriegewerbes der Rechts- und der Linksvortritt durcheinander.

Radstreifen, die Mode geworden sind, werden auch dort aufgemalt, wo der dafür nötige Raum zum vornherein fehlt usw. usf.

Die Liste liesse sich fast beliebig verlängern. Und deshalb ist es nicht verwunderlich, dass auch die Markierungen nicht mehr die Beachtung finden, die ihnen zukommen müsste.

Leider hat auch der Wandel der bundesgerichtlichen Praxis zu dieser Signalisations- und Markierungsverwilderung beigetragen. Während in früheren Zeiten ganz klar und rigide galt, dass nicht ordentlich verfügte und unrechtmässig aufgestellte Signale unbeachtlich sind<sup>7</sup>, stellt sich das Bundesgericht heute auf den Standpunkt, auch rechtswidrige Signale und Markierungen seien grundsätzlich zu beachten, weil sie angeblich bei anderen Verkehrsteilnehmern Vertrauen schaffen<sup>8</sup>. Ungültigkeit gilt damit heute nur noch bei offensichtlicher Rechtswidrigkeit (BGE 122 I 97). Für Einzelheiten verweise ich auf meinen Aufsatz, Schilderwildwuchs, in: Strassenverkehrsrechtstagung Freiburg 2006, S. 283 ff.

### 2.2.3. Fazit

Diese Entwicklung ist bedauerlich und gefährlich. Wenn der Richter nicht eingreift, sind kantonaler und kommunaler kirchturmpolitischer Narretei Tür und Tor geöffnet. Und dann stellt sich halt auch die Frage, wie man vom Bürger Rechtstreue verlangen kann, wenn sich die Behörden ungeschoren über das gesetzte Recht hinwegsetzen können.

Die verhängnisvolle Konsequenz dieser Entwicklung ist, dass die Verkehrsregeln, Signale und Markierungen letztendlich gar keine solchen

---

<sup>7</sup> Vgl. BGE 99 IV 166 zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung; 101 Ia 567 und 102 IV 109 zu Vortrittsregelungen; 100 IV 71 zu einer verwischten Sicherheitslinie; 103 IV 190 zu einem Parkverbot; 104 IV 24 zu einer Einbahnstrasse. Es galt überhaupt der Grundsatz, dass der Richter Verkehrsanordnungen vorfrageweise auf ihre Rechtsbeständigkeit überprüfen könne; das freilich unter Ausschluss der Angemessenheit (BGE 89 IV 111 und 266, 99 IV 166).

<sup>8</sup> BGE 113 IV 123 und 128 IV 184 zu rechtswidrigen Geschwindigkeitsbegrenzungen; ebenso BGer 6S.18/2004 vom 22.2.2004 und 6S.347/2004 vom 26.10.2004; BGer 6S.23/2003 vom 19.6.2003 betreffend Gültigkeit der Regelung des Kreisverkehrplatzes; BGer 6S.411/2005 vom 21.2.2006 betreffend eine unklare Signalisation von «Zone 30»; BGer 6S.337/2003 vom 14.11.2003 im Falle einer falschen Markierung; BGer 6S.12/2006 vom 24.2.2006 bei einer offensichtlich falsch positionierten Ampel.

mehr sind, zumindest nicht als solche wahrgenommen werden. Sie dienen vielmehr in erster Linien dazu, Widerhandlungen festzustellen und im Falle eines Unfalls richterlich die Verantwortlichkeiten festzulegen. Ich höre immer wieder von Klienten nach dem Plädoyer und nach der Urteilsbegründung, sie seien gar nicht nachgekommen; sie hätten Mühe zu verstehen, was genau sie eigentlich falsch gemacht hätten!

### **2.3. Massendelikte**

Strassenverkehrsdelikte (mit oder ohne Unfall und Schaden) sind – wen wundert's nach dem Gesagten? – häufig. Man spricht von Massendelikten. Das ruft vorab bei der Strafzumessung die Frage der Gleichbehandlung (Art. 8 BV) auf den Plan. Es ist anzustreben, dass gleichartige Widerhandlungen auch möglichst mit gleichen Ellen gemessen werden. Auf der anderen Seite verlangt gerade die Strafzumessung in besonderem Masse nicht nur die Berücksichtigung der Tatumstände, sondern auch und gerade den Einbezug der Täterpersönlichkeit und die Wertung seiner persönlichen Verhältnisse (Art. 47 StGB). Damit ist das «ewige Dilemma» aufgezeigt.

In den meisten Kantonen haben die Gerichtspräsidentenverbände, vielfach in Zusammenarbeit mit der Staatsanwaltschaft, Richtlinien für die Strafzumessung aufgestellt, um eben die Gleichbehandlung möglichst zu gewährleisten. Dagegen ist nichts einzuwenden. Solche Richtlinien können im Gegenteil segensreiche Hilfsmittel sein. Aber es sind einige grundsätzliche Eckpfeiler zu beachten.

Vorweg müssen die Richtlinien sich selbst erklären und flexibel sein. Es müssen eben Richtlinien sein. Tarife sind strikte abzulehnen. Ein Richter, der sich nach Tarifen richtet, hat seine Daseinsberechtigung selbst aufgegeben. Er würde besser für sein Personal ein Computerprogramm schreiben und dann gleich in Pension gehen. Vorbildlich sind in dieser Beziehung die Richtlinien des Verbandes Bernischer Richter (VBR). Sie umschreiben einen sogenannten Normsachverhalt und zeigen die Kriterien zur Abweichung auf. Das erlaubt dem Verteidiger, mit dem Richter ins Gespräch zu kommen. Er kann aufzeigen, wo und mit welcher Gewichtung der Fall seines Klienten vom Normsachverhalt abweicht. Er kann aber auch die Richtlinien und die grundsätzliche Wertungsskala mit entsprechender Begründung kritisieren, was dann wiederum der Rechtsent-

wicklung dienlich sein kann. Damit wird auch im Einzelfall eine ordentliche Strafzumessung möglich.

Fatal ist aber, dass in nicht wenigen Kantonen solche Richtlinien zwar bestehen, sie aber nicht offengelegt werden. Der Verteidiger kann dann argumentieren, wie er will. Er kriegt im Urteil einfach die Begründung, die Strafzumessung halte sich im Rahmen der Richtlinien. Und die kennt er eben nicht. Er kann sich damit auch nicht auseinandersetzen, wenn er sie nicht auf dem «Hintertreppenweg» beschaffen konnte. Dieses Problem stellt sich im übrigen beim administrativrechtlichen Massnahmenrecht in genau gleicher Weise, und hier ist die Geheimniskrämerei noch viel ausgeprägter. Ich sage vielleicht etwas Böses, aber es stimmt halt doch: In einigen Kantonen herrscht diesbezüglich nach wie vor eine eigentliche Kabinettsjustiz, die – so sollte man meinen und fordern – längst überholt sein müsste.

Noch fataler ist die Tendenz, die Richtlinien schematisch anzuwenden und sie damit zu blassen Tarifen degenerieren zu lassen. Das Bundesgericht sagt zwar immer wieder, solches dürfe nicht geschehen, der Richter habe seine Wertungskriterien zu nennen und zu begründen, wie er den konkreten Fall in objektiver und subjektiver Hinsicht daran messe (BGE 123 II 63, 124 II 44; BGer 6A.49/2001, 30.10.2001). Weil es sich aber bei der Überprüfung von Ermessensfragen – und das geschieht wohl durchaus zu Recht – eine gewisse Zurückhaltung auferlegt (BGer 6S.756/199, 15.5.2000; 6S.44/2004, 28.6.2004; 6S.223/2005, 21.7.2005; 6S.161/2004, 16.3.2005), bleibt die höchstrichterliche Kontrolle auch und gerade bei der Strafzumessung recht bescheiden.

Kommt hinzu, dass das Bundesgericht in vielen Bereichen, nicht nur bei der Geschwindigkeitsüberschreitung, dem Schematismus selbst Vorschub leistet. Und das erschwert die Verteidigung. Gegen Schematismus anzukämpfen, hält alle weil schwer. Nicht selten muss man achselzuckend dem Klienten sagen: «Es ist halt einfach so!» Unnötig beizufügen, dass nicht nur er damit Mühe hat.

## 2.4. Überhartes Sanktionenmass

Während im «bürgerlichen» Strafrecht grundsätzlich Vorsatzdelikte (Art. 12 Abs. 1 StGB) zur Diskussion stehen, hat man es im Strassenverkehr zur Hauptsache, wenigstens soweit es um die Frage einer allfälligen Gefährdung geht, mit Fahrlässigkeitsdelikten zu tun. Den

Rowdy, der hemmungs-, rücksichts- und bedenkenlos andere und im übrigen auch sich selbst gefährdet, gibt es zwar auch – genau so, wie es den Dieb und den Räuber gibt. Aber er ist – wiederum wie der Dieb und der Räuber – doch die Ausnahme. Ich bin mir durchaus bewusst, dass hier, in diesem Kreise, die «Rowdy- und Raser-Problematik» im Vordergrund steht. Diesem Phänomen auf den Grund zu kommen, beschäftigt auch mich; das um so mehr, als ich das Amt des Präsidenten der Nationalen Juristischen Kommission des ACS inne habe. Und ich habe auch nichts dagegen, derart gefährliche Verkehrsteilnehmer hart anzufassen und sie aus dem Verkehr zu ziehen – ganz im Gegenteil. Aber diese Kategorie von Verkehrsteilnehmern gehört nicht zur alltäglichen Klientschaft eines im Bereich SVG tätigen Anwalts<sup>9</sup>.

Die Fahrweise der allermeisten Verkehrsteilnehmer hält sich durchaus im Rahmen der Grundregel von Art. 26 SVG. Freilich geschehen Verkehrsregelverletzungen und werden Unfälle verursacht. Zumeist gehen diese aber auf Fahrfehler zurück, wie sie jedem passieren können. Der Motorfahrzeugführer lebt in einem ständigen Stress; er ist immer an der Grenze der Überforderung (vgl. Aspekte der Überforderung im Strassenverkehr – Forderungen an die Praxis, René Schaffhauser, (Hrsg.)). Und bekanntlich ist auch der Vorsichtigste nicht fehlerfrei. Zudem können gerade im Strassenverkehr auch kleine und kleinste Fehler fatale Folgen haben (vgl. BGE 125 II 561). Betrachtet man die Unfallstatistik, so muss man schliesslich den Motorfahrzeugführern, auch wenn weitere Verbesserungen zweifelsohne gefordert sind, sogar ein gutes Zeugnis ausstellen. Der Strassenverkehr ist fast die einzige grundsätzlich nicht ungefährliche menschliche Tätigkeit, bei der die Unfallrate trotz Fahrzeug- und Verkehrs zunahme kontinuierlich zurückgeht.

Unter solchen Umständen müsste man eigentlich meinen, die strafrechtlichen Sanktionen bei Verkehrsregelverletzungen sollten relativ milde sein. Das Gegenteil ist aber der Fall. Verglichen mit andern Übertretungs- oder fahrlässigen Vergehenstatbeständen ist das Sanktionenmass im Strassenverkehr schon im Bereich der Ordnungsbussen schärfer. Zudem ist es fast durchwegs voll schematisiert und «tarifiert». Ein Vergleich über die Grenzen zeigt auch, dass wir Schweizer im Sanktionenmass buchstäblich einsame Spitze sind. Wenn Sie den bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog der Bundesrepublik Deutschland oder den österreichi-

---

<sup>9</sup> Nach statistischen Erhebung sind es weniger als 1% aller Automobilisten; nicht selten sind sie ausländischer Herkunft. Sie verursachen aber viele Unfälle und grossen Schaden.

schen Strafenkatalog durchblättern, werden Sie staunen. Was bei uns regelmässig mit Busse von mindestens Fr. 1'000.- und zusätzlicher bedingter Geldstrafe von schnell einmal über 10-30 Tagessätzen bestraft wird, hat in Deutschland und in Österreich wesentlich mildere Konsequenzen. Ich nenne nur zwei Beispiele:

- Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ausserorts um 31 – 40 km/h gibt in Deutschland gerade eine Busse von € 100.- und 3 Flensburger-Punkte (Ziff. 103776). Zu einer Busse von € 100.- und alsdann zu einem einmonatigen Fahrverbot kommt es erst bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 41 km/h und mehr. In Österreich kommt bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von über 30 km/h und unter 50 km/h eine Geldstrafe von € 72.- bis maximal € 2'180.- in Frage. Dazu kommt bei einem Ersttäter ein Führerausweisentzug von 2 Wochen. Bei uns gehen in schweren Fällen die Bussen nicht selten bis zu Fr. 20'000.– (vgl. BGer 6S.756/1999, 15.5.2000; 6S.44/2004, 28.6.2004; 6S.223/2005, 21.7.2005).
- Wenn Sie beim Hintereinanderfahren mit 100 km/h auf den Vordermann einen Abstand von weniger als 10 m (< 0.36 sek.) einhalten, kriegen Sie in Deutschland eine Busse von € 200.- und 4 Flensburger-Punkte (Ziff. 104604). In Österreich droht eine Mindeststrafe von € 72.- und bei einem Ersttäter die Vormerkung (was einer «Gelben Karte» gleichkommt). Bei uns würden Sie wegen grober Verkehrsregelverletzung verurteilt mit der Folge eines mindestens dreimonatigen Entzuges des Führerausweises.

Das wird noch verstärkt dadurch, dass zum Teil recht erhebliche Unterschiede zwischen den kantonalen Sanktionenskalen bestehen. Von den Gerichtskosten will ich gar nicht erst reden. Und wiederum sagt hier das Bundesgericht, solches liege im Wesen der föderalistischen Struktur, die eben die Gerichtsbarkeit den Kantonen überlässt (Art. 123 Abs. 2 BV; BGE 129 IV 6, S. 21; BGer 6S.168/2005, Erw. 8). Der Betroffene kann sich also nicht darauf berufen, er sei im Vergleich zu Urteilen aus anderen Kantonen übermäßig hart angefasst worden.

Gegen harte Strafen anzukämpfen hält immer schwer, und das dürfte sich auch unter dem neuen Sanktionensystem des StGB kaum ändern. Zieht man die neuen Empfehlungen KSBS zu Rate, so kommt man den Verdacht nicht los, es komme zu einer weiteren Verschärfung.

Diese überharte Sanktionspraxis ist meines Erachtens ein Indiz dafür, dass im Bereich des Strassenverkehrs generalpräventive Momente nach wie vor im Vordergrund stehen, während im übrigen Strafrecht der Gene-

ralprävention doch wohl endgültig *valet* gesagt wurde; dies aus der Erkenntnis, dass sie im Gegensatz zur Spezialprävention wirkungslos ist. Und dann kommt der böse Gedanke, dass das Geld auf der Strasse liegt und mit der Bussenpraxis im wesentlichen auch fiskalische Interessen verfolgt werden. Sozusagen allüberall bestimmt das Parlament budgetmässig die einzutreibenden Bussen. Wie viele Verkehrsregelverletzungen zu ahnden sind, sagt mithin die Politik! Besonders hat mich erschüttert, dass in der Stadt Bern sogar von Seiten der Polizei der Vorschlag gemacht wurde, um die in den letzten Jahren gewaltig angewachsenen Überstunden (herrührend vor allem von Einsätzen an Demonstrationen) finanziell abzubauen, seien weitere Überstunden zu leisten; damit könne im Bussensektor der erforderliche Betrag eingebracht werden. Wenn ich dann den Satz höre, die Polizei sei im Interesse der Verkehrssicherheit unterwegs, dann nehme man es mir nicht übel, dass sich Goethes Faust bei mir meldet, der da wohl die Botschaft hörte, dem aber der Glaube fehlte.

## **2.5. Überdehnung des Tatbestandes der groben Verkehrsregelverletzung**

In den nach wie vor grundlegenden Entscheiden BGE 114 IV 66 und 118 IV 288 hat das Bundesgericht den Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung i.S.v. Art. 90 Ziff. 2 wie folgt eingegrenzt:

Objektiv muss zunächst eine wichtige, grundlegende Verkehrsregel verletzt worden sein. Dadurch muss des weiteren eine ernstliche Gefährdung Dritter bewirkt worden sein. Gemeint ist dabei nach unbestrittener Praxis, dass ein anderer Mensch einer Gefahr für Leib und Leben ausgesetzt sein muss (BGE 118 IV 288; so im übrigen schon Hans Schultz, Strafbestimmungen, S. 164); blosser Sachschaden genügt nicht. Dabei muss es sich nicht um eine tatsächliche, konkrete Gefährdung handeln; eine erhöht abstrakte Gefährdung genügt (BGE 122 II 230). Eine solche liegt dann vor, wenn die Verwirklichung der Gefahr in die Nähe (*l'imminence*) gerückt erscheint, wenn also Umstände vorliegen, unter denen es letztlich nur dem Zufall zu verdanken ist, dass sich die Gefahr im konkreten Fall nicht verwirklicht hat.

Subjektiv wird trotz der Formulierung «in Kauf nimmt» nicht mindestens Eventualvorsatz verlangt; grobe Fahrlässigkeit genügt, aber es muss sich um ein besonders rücksichts- oder bedenkenloses Verhalten handeln. Verzeihliche, alltägliche Fahrfehler genügen nicht, auch dann nicht, wenn

sie zu einem schweren Unfall führen (vgl. dazu das Steffisburger Urteil, BGE 125 II 561). In der Regel erfordert das bewusste Fahrlässigkeit. Unter Umständen kann aber auch unbewusste Fahrlässigkeit genügen; das erfordert dann aber eine besonders eingehende Prüfung (BGE 106 IV 49f, 118 IV 290).

Soweit könnte man der bundesgerichtlichen Praxis durchaus folgen. Die Problematik liegt darin, dass in der neueren Rechtsprechung der subjektive Tatbestand mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt und vom objektiven überlagert wird. Anders ausgedrückt wird von der Schwere der objektiven Verletzung direkt auf ein grobes Verschulden geschlossen nach dem Motto: «Wer sich so verhält, handelt grundsätzlich rücksichtslos». Warum es zur Widerhandlung gekommen ist, wird nicht weiter hinterfragt. Damit wird aber der Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung überdehnt. Die Verteidigung wird um so schwieriger, als eine ganze Reihe von Verkehrsregelverletzungen «verabsolutiert» wird, indem ihnen grundsätzlich eine erhöhte abstrakte Gefährdung unterstellt wird.

Dieser Überdehnung des Tatbestandes der groben Verkehrsregelverletzung ist nicht nur deswegen problematisch, weil eine solche Verurteilung den Eintrag im Strafregister zur Folge hat (Art. 366 StGB), sondern auch, weil das Strafurteil Rückwirkungen auf andere Gebiete, insbesondere auf das Administrativrecht (Entzug des Führerausweises auf die Dauer von mindestens drei Monaten; Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG) sowie auf die Frage des Regresses und der Leistungskürzungen bei den Versicherungen hat (nachfolgend Ziff. 4).

### **3. Administrativrecht**

#### **3.1. Hinweis auf verfehltes neues Massnahmenrecht**

Als Hauptziel der Revision des Massnahmenrechts wurde in der Vernehmlassung des EJPD vom 19. April 1996 «ein härteres Vorgehen gegen verkehrsgefährdende Wiederholungstäter durch Einführung einer kaskadenartigen Verschärfung der Administrativmassnahmen, bei der jede erneute Widerhandlung innert bestimmter Fristen obligatorisch eine verschärzte Massnahme und letztlich einen unbefristeten Führerausweisentzug zur Folge hat», bezeichnet. Dem erwuchs in der Vernehmlassung kaum nennenswerter Widerstand; einzig die Verkehrsverbände und das Bundesgericht meldeten gegen eine undifferenzierte und schematisierte

Verschärfung Bedenken an. Blickt man heute auf die Beratungen vor den Eidgenössischen Räten und vor allem auf das Echo in den Medien zurück, so fällt auf, dass der Schwerpunkt der Diskussion auf der Herabsetzung des Grenzwertes bei Fahren in angetrunkenem Zustand auf 0.5‰ lag. Die Neuordnung der administrativrechtlichen Sanktionen «ging dabei praktisch unter». Man merkte nicht, dass ein eigentlicher Konzeptwechsel verfolgt und nicht nur für Wiederholungstäter, sondern auch für Erstmalige eine wesentliche Verschärfung bewirkt wurde. Man überging auch die längst anerkannte und unbestrittene Erkenntnis, dass Administrativmassnahmen zwar einen erziehenden Zweck verfolgen und ihnen damit präventiver Charakter zukommt, dass sie aber im wesentlichen als Strafe empfunden werden und es auch sind (vgl. BGE 123 II 101 und 122 II 182).

Allein das hätte es nahelegen müssen, die Frage des bedingten Vollzuges wie auch ein Punktesystem nach dem Muster der umliegenden Länder eingehend zu prüfen und zu erörtern. Es ist nicht einzusehen, warum der Vollzug einer strafrechtlichen Sanktion in Form einer Geld- oder Freiheitsstrafe bedingt, auf eine Probezeit, aufgeschoben werden kann, warum das aber bei einer Administrativmassnahme mit anerkanntem Strafcharakter nicht möglich sein soll. Die Abgabe des Führerausweises, und sei es auch nur auf die Dauer eines Monates, bringt dem Betroffenen in vielen Fällen sogar wesentlich stärkere und einschneidendere Einschränkungen als der Vollzug einer Freiheitsstrafe. Das gilt umso mehr, als die im Strafrecht bestehenden Vollzugserleichterungen (Halbgefängenschaft, gemeinnützige Arbeit und «Electronic Monitoring») nicht möglich sind (vgl. BGE 128 II 173). Der bedingte Vollzug des Führerausweisentzuges hätte gerade des ihm primär zukommenden (spezial-) präventiven Zweckes wegen eingeführt werden müssen. Statistische Erhebungen aus dem Strafrecht weisen aus, dass der bedingte Strafvollzug eine ausserordentlich hohe Erfolgsquote hat<sup>10</sup>. Diese enorme spezialpräventive Wirkung wäre durchaus auch beim bedingten Führerausweisentzug zu erwarten, und das wäre der Verkehrssicherheit zweifellos dienlich. Jeder Praktiker weiss, dass bereits eine Verwarnung (in Deutschland Eintrag von nur wenigen Punkten im Flensburger-Register) dem durchschnittlichen Fahrzeugführer eines Motorfahrzeugs ein deutlicher Wink dafür ist, sich inskünftig wohl zu verhalten. Diese Wirkung wäre sicher noch stärker, wenn es sich um einen bedingten Führerausweisentzug handelte. Das hat

---

<sup>10</sup> Etwa drei Viertel aller Freiheitsstrafen werden bedingt ausgesprochen, und rund 90% aller Verurteilten bewähren sich (Stefan Trechsel, Kurzkommentar, N 4 zu StGB 41).

denn auch der Bundesrat in der Botschaft vom 31. März 1999 deutlich hervorgehoben. Nach der Statistik über bisher erfasste «auffällige» Fahrzeugführer begehen 82.8% nach einer ersten Massnahme (Verwarnung oder Führerausweisentzug) keine weitere Widerhandlung mehr, und 14.5% nur *eine* weitere Widerhandlung. Lediglich bei 3.2% kommt es zu weiteren Verstößen. – Auch das zeigt im übrigen, dass die besonders Gefährlichen und Unverbesserlichen unter den Verkehrsteilnehmern die Ausnahme bilden, und dass bei ihnen auch harte Strafen und Massnahmen nichts fruchten. Sie fahren dann trotz des Ausweisentzuges.

Zu beklagen ist schliesslich, dass die Frage der Verjährung nicht angegangen wurde. Ob sich die bisherige bundesgerichtliche Praxis, wonach bei überlanger Verfahrensdauer, die der Betroffene, der sich seither wohl verhalten hat, nicht verschuldet hat, eine Verkürzung der Entzugsdauer oder gar ein Verzicht auf eine Massnahme möglich war (BGE 120 Ib 504, 127 II 297), unter dem neuen Recht noch halten lässt, ist zumindest fraglich; denn nach Art. 16 Abs. 3 SVG darf die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden (So ist nach BGE 132 II 234 denn auch eine unterschiedliche Behandlung von Berufschauffeuren unzulässig).

### **3.2. Problematik der Bindung der Administrativbehörden an das Strafurteil**

Die frühere Rechtsprechung ging davon aus, dass Strafrichter und Administrativbehörden grundsätzlich unabhängig urteilen, dass also keine gegenseitige Bindung besteht. Mit Rücksicht darauf, dass sich aber beide Behörden jeweils mit dem gleichen Vorfall beschäftigen und ihre Beurteilung nach zumindest ähnlichen Kriterien zu erfolgen hat, sollte aber nach Möglichkeit eine widersprüchliche Beurteilung durch die beiden Instanzen vermieden werden; es galt deshalb die sog. «Nicht-ohne-Not-Praxis». Das EJPD machte es sich zur Regel, nicht ohne Not vom strafrichterlichen Erkenntnis abzuweichen (vgl. Peter Stauffer, *Der Entzug des Führerausweises*, Diss. Bern 1966, S. 103 ff).

Dem folgte zunächst auch das Bundesgericht, als es zuständig wurde. Mit BGE 119 Ib 158<sup>11</sup> stellte es dann aber den Grundsatz der Bindung der

---

<sup>11</sup> Das Urteil erging im Jahre 1993. Damals stand bei der Revision AT StGB das Konzept zur Diskussion, Warnungsmassnahmen in die Hand des Strafrichters zu geben, um damit eine umfassende Sanktion mit gegenseitiger Abstimmung von Strafe und Massnahme in einem Urteil zu ermöglichen. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass

Administrativbehörde an das Strafurteil auf. Danach hat nunmehr die Verwaltungsbehörde grundsätzlich mit ihrem Entscheid über eine Administrativmassnahme zuzuwarten, bis ein rechtskräftiges Strafurteil vorliegt. Mit BGE 121 II 214 wurde dieser Grundsatz in der Weise ausgedehnt, dass die Bindung auch dann gelten soll, wenn das Strafurteil lediglich in einem Strafbefehls- oder Strafmandatsverfahren mit bloss summarischer Prüfung ergangen ist. Für den Betroffenen bedeutet das, dass er nicht mehr einfach den Bussbescheid hinnehmen kann, um sich dann erst im Administrativverfahren zur Wehr zu setzen; das jedenfalls dann nicht, wenn er um das drohende oder hängige Administrativverfahren weiss, oder wenn eine Verkehrsregelverletzung von einiger Schwere und damit Art. 90 Ziff. 2 SVG zur Diskussion steht. BGE 128 II 139 verlangte schliesslich vom Betroffenen sogar, gegebenenfalls (mit zusätzlichen Kosten) die schriftliche Begründung des Strafurteils beizubringen.

Mag auch die Koordination von Administrativentscheid und Strafurteil wünschenswert und sogar im Interesse des Betroffenen gedacht sein, so hat das Prinzip der Bindung der Administrativbehörden an das Strafurteil doch auch seine Tücken. Die strikte Bindung kann schon deshalb nicht der Weisheit letzter Schluss sein, weil Strafe und Massnahme unterschiedliche Voraussetzungen<sup>12</sup> haben und andere Ziele<sup>13</sup> verfolgen.

Auch BGE 120 Ib 285, wonach die grobe Verkehrsregelverletzung i.S.v. Art. 90 Ziff. 2 SVG mit der schweren Widerhandlung von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG inhaltlich identisch sei<sup>14</sup>, hilft nicht oder nur teilweise

---

das Bundesgericht das mit diesem Urteil fördern wollte. Dieses Vorhaben ist aber nicht Gesetz geworden. Es scheiterte am Widerstand von verschiedener Seite (vorab der Strassenverkehrsämter).

<sup>12</sup> Die administrativrechtliche Beurteilung der Gefährdung ist nicht dieselbe wie die strafrechtliche. Das Strafrecht schützt die Verkehrsordnung als solche (René Schaffhauser, Grundriss, Bd. III, RN 2565 und 2268). Das Administrativrecht dagegen hat den Schutz der körperlichen Integrität Dritter im Auge. Eine Warnungsmassnahme setzt neben einer schulhaft begangenen Verkehrsregelverletzung kumulativ die Gefährdung eines andern Menschen in seiner körperlichen Integrität voraus.

<sup>13</sup> Administrativmassnahmen im Sinne einer Warnung (Verwarnung, Warnungsentzug und Verkehrsunterricht) bezwecken nicht die Sanktion, sondern die Erziehung und Besserung desjenigen, der eine gefährliche Verkehrsregelverletzung begangen hat. - Diese Massnahmen, insbesondere der Warnungsentzug, haben zwar strafähnliche Wirkungen, sie bleiben aber nichts desto trotz erziehende Massnahmen (BGE 123 II 101, 122 II 182). Die Wahl der Massnahme und beim Warnungsentzug die Festsetzung der Dauer haben sich damit nach dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz zu richten: Eine einschränkende Massnahme darf nur so weit gehen, dass sie ihren Zweck erreicht.

<sup>14</sup> Der Entscheid ist im Jahre 1994, also noch unter dem alten Massnahmenrecht ergangen, wo das Bundesgericht von leichten, mittelschweren und schweren «Fällen»

weiter. Wenn nämlich der Strafrichter auf einfache Verkehrsregelverletzung erkannt hat, muss die Administrativbehörde selbständig entscheiden, ob eine leichte Widerhandlung gemäss Art. 16a SVG mit der Folge einer Verwarnung anzunehmen ist, oder ob die Widerhandlung als «mittelschwer» i.S.v. Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG zu werten ist, was alsdann den Entzug des Führerausweises auf die Dauer von mindestens einem Monat zur Folge hat. Gerade auf diesem Hintergrund mutet diese Praxis dem Bürger im Übermass Verfahrensumtriebe zu, die einfach nicht gerechtfertigt sind. Warum soll er sich im Strafverfahren weiter zur Wehr setzen, wenn er doch einsehen muss, dass er wahrscheinlich nur eine marginale Reduktion der ihm auferlegten Busse erreichen kann, das aber mit Gerichts- und Anwaltskosten «erkaufen» müsste, die zum vornherein weit über die erhoffte Bussenreduktion hinausgehen? Der Strafrichter wird wenig Verständnis für das Begehren haben, dem Angeschuldigten einen «leichten Fall» nach Art. 16 Abs. 2 Satz SVG zu attestieren. Diese Frage stellt sich für ihn nicht. Er hat allenfalls darüber zu entscheiden, ob ein «besonders leichter Fall» i.S.v. Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 vorliegt, der es alsdann ermöglichen würde, von Strafe Umgang zu nehmen.

Diese Praxis ist sodann weltfremd, weil das «Otto Normalverbraucher» nicht bekannt ist, auch nicht bekannt sein kann und nicht bekannt sein muss. Er nimmt den Strafbescheid knurrend hin, weil er einerseits ein günstigeres Urteil nicht zu «erkaufen» bereit ist, andererseits aber auch das zusätzliche Kostenrisiko scheut. Dann erst kommt für ihn das «dicke Ende» mit dem Administrativverfahren.

Schliesslich wird die Bindungspraxis nicht konsequent angewandt. Oft wird gesagt, sie gelte nur hinsichtlich der Sachverhaltsfeststellungen, nicht aber hinsichtlich der rechtlichen Qualifikation<sup>15</sup>. Wenn das Strafurteil nur im summarischen Verfahren ergangen ist, kann es beachtlich oder unbeachtlich sein<sup>16</sup>. Nicht selten wird auch ein im ordentlichen Verfahren er-

---

sprach (vgl. statt vieler BGE 121 II 127 und BGE 121 IV 230). An dieser Einteilung hat aber das neue Recht nichts geändert (vgl. BGer 6A.19/2006). Neu ist nur die Terminologie, indem heute von «Widerhandlungen» die Rede ist.

<sup>15</sup> BGE 121 II 214, 123 II 97; BGer 6A.48/2006 vom 4.9.2006, 6A.71/2006 vom 9.1.2007. Die strafrechtliche Qualifikation bindet dann aber, wenn es sich um eine Verurteilung wegen grober Verkehrsregelverletzung handelt.

<sup>16</sup> Keine Bindung besteht, wenn der Strafbefehl sich lediglich auf einen Polizeirapport abstützt und nicht einmal sagt, ob die Busse sich auf einfache oder grobe Verkehrsregelverletzung abstützt (BGer 6A.21/2006 vom 15.6.2006 mit Verweis auf BGE 123 II 79) oder wenn das Urteil offensichtlich falsch ist (BGer 6A.86/2003 vom 5.2.2004). Der Betroffene muss sich aber dann im Strafverfahren zur Wehr setzen, wenn er um das drohende oder bereits laufende Administrativverfahren weiss.

gangenes Urteil im Sinne einer administrativrechtlichen Verschärfung «korrigiert»<sup>17</sup> oder ganz einfach nicht beachtet<sup>18</sup>. Das erschwert die Beratung des Klienten; als Anwalt hat man auch auf die Prozessökonomie und die (finanziellen) Möglichkeiten des Klienten zu achten.

### **3.3. Abgrenzung Warnungs- und Sicherungsentzug: Auflagen**

Noch in BGE 130 II 25 hatte das Bundesgericht hervorgehoben, dass Warnungs- und Sicherungsentzug klar zu trennen sind. Der Warnungsentzug setzt das grundsätzliche Bestehen der Fahreignung voraus. Er geht auf bestimmte Zeit und ist auflagen- und bedingungsfeindlich; er ist ganz einfach die Sanktion für eine schuldhaft begangene, verkehrsgefährdende Widerhandlung. Der Sicherungsentzug hingegen darf nur angeordnet werden, wenn es dem Betroffenen an der Fahreignung gebracht; er geht auf unbestimmte Zeit, und die Wiedererteilung der Ausweises muss von der Erfüllung bestimmter Auflagen und Bedingungen abhängig gemacht werden.

Daran hat das Bundesgericht auch in BGE 131 II 248 festgehalten, nun aber erklärt, es könne, wenn trotz Bejahung der Fahreignung Bedenken bestünden, Art. 10 Abs. 3 aSVG beigezogen werden. Danach können Ausweise in jedem Fall *aus besonderen Gründen* befristet, beschränkt oder mit Auflagen verbunden werden. Diese Bestimmung wurde zwar mit der auf den 1. Januar 2005 in Kraft getretenen Revision aufgehoben. Es ist aber unbestritten, dass das an der Zulässigkeit von Auflagen nichts ändert (vgl. Botschaft des Bundesrats vom 31. März 1999, BBl 1999 S. 4482; Philippe Weissenberger, Administrativrechtliche Massnahmen gegenüber Motorfahrzeuglenkern bei Alkohol- und Drogengefährdung, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2004, S. 134 mit zahlreichen Hinweisen; vgl. auch BGer 6A.58/2004, 26.11.2004). Um der klaren Trennung von Warnungs- und Sicherungsentzug Rechnung zu tragen hat das Bundesgericht in diesem Entscheid verlangt, dass alsdann die Auflagen in einer separaten Verfügung angeordnet werden müssen. Dem kommt nun aber die Praxis schon heute nicht mehr nach, und damit ist die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, dass Warnungs- und Sicherungsentzug eben doch nicht mehr

---

<sup>17</sup> BGer 6A.5/2001 vom 23.2.2001, 6A.96/2002 vom 19.02.2003, 6A.1/2005 vom 31.1.2005, 6A.81/2006 vom 22.12.2006.

<sup>18</sup> BGer 6A.84/2006 und 6A.87/2006 vom 27.12.2006.

getrennt werden. Ich habe bereits mehrere Fälle behandelt, wo alles kunterbunt in eine einzige Verfügung «eingepackt» wurde: Dem Betroffenen wird das Angebot gemacht, bei der Ablösung des vorsorglichen Entzug durch den befristeten Warnungsentzug Auflagen zu akzeptieren. Er hat dann praktisch keine Wahl. Lehnt er die Auflagen ab, so kommt es einfach – wenn auch mit magerer Begründung – zum Sicherungsentzug, verbunden mit den vorgeschlagenen Auflagen.

### **3.4. Gutachterproblematik: Fehlende Kritikfähigkeit der Administrativbehörden (gegenseitige «Abhängigkeit»)**

Unter dem Eindruck dieser neuen Praxis, die die eigentlich klaren Grenzen zwischen Warnungs- und Sicherungsentzug verwischt, ist nun leider bei den Strassenverkehrsämtern eine veritable Expertisensucht ausgebrochen. Wo die Administrativbehörden einen irgendwie gearteten Verdacht auf ein Suchtverhalten oder auf eine charakterliche Nichteignung hegen, sind sie rasch und gelegentlich leichtfertig mit der Anordnung eines Fahreignungsgutachtens und/oder gar mit einem vorsorglichen Entzug zur Stelle.

Das hat sich noch dadurch verstärkt, dass das Bundesgericht mit BGE 126 II 185 medizinische Abklärungen auf ein allfälliges Suchtverhalten selbst bei einem erstmaligen FiaZ-Fahrer zuließ, wenn dieser eine hohe Blutalkoholkonzentration (2.5‰ oder mehr) aufwies. Dieser Entscheid wurde seither mehrmals bestätigt. Bei einem Wiederholungstäter sind Abklärungen schon bei einer geringeren Blutalkoholkonzentration zulässig (BGE 126 II 361; 1.74‰). Die gleichen Grundsätze gelten auch bei Fahren unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss (BGE 127 II 122; BGer 6A.5/2004, 17.5.2004). In all diesen Fällen war aber zu beachten, dass Ausgangspunkt des Verfahrens immer mindestens eine Fahrt in nicht fahrfähigem Zustand war, und dass das Bundesgericht immer wieder betonte, der strassenverkehrsrechtlich relevante Suchtbegriff sei mit dem medizinischen nicht identisch (so z.B. BGE 129 II 82)<sup>19</sup>. Allerdings hat es das

---

<sup>19</sup> Auch ein im medizinischen Sinn Süchtiger besitzt ohne weiteres die Fahreignung gemäss Art. 14 Abs. 2 lit. c SVG, solange er zwischen Suchtmittelgenuss und Teilnahme am motorisierten Fahrverkehr nach dem Moto «Wer fährt, trinkt nicht – Wer trinkt, fährt nicht» zu unterscheiden vermag. Die medizinische Sucht ist mithin strassenverkehrsrechtlich erst dann von Bedeutung, wenn sie so beschaffen ist, dass

Bundesgericht bisher bedauerlicherweise unterlassen, klare Kriterien für diese Unterscheidung zu nennen<sup>20</sup>. Und seit es mit dem Entscheid 6A.11/2006 vom 13.4.2006 solche Suchtabklärungen bei einem Hanfkonsumen (mit allerdings «diffuser Drogenanamnese») zugelassen hat, ohne dass dieser sich bislang einer Verkehrswiderhandlung schuldig gemacht hätte, sind diesem Vorgehen Tür und Tore geöffnet. Das gilt auch dann, wenn das Bundesgericht inzwischen mit dem Entscheid 6A.72/2006 vom 7.2.2007 wieder dahin eingeschränkt hat, dass einmaliger Kokain-Konsum ohne Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (festgestellt bei einem Beifahrer) noch keinen Grund zur Anordnung eines vorsorglichen Entzugs gebe. Es bringt viele «Gelegenheitskiffer» in die Gefahr, buchstäblich aus heiterem Himmel in ein Administrativverfahren, womöglich eben doch gleich verbunden mit einem (vorsorglichen) Entzug des Führerausweises, zu geraten. Das verursacht nicht unerhebliche Kosten und bei einem vorsorglichem Entzug, der schon auf blossen Verdacht hin angeordnet werden kann (Art. 30 VZV), auch berufliche Einschränkungen mit entsprechenden finanziellen Konsequenzen.

Kommt hinzu, dass nach meiner Erfahrung die verlangten Gutachten zumeist Monate lang auf sich warten lassen und dann oft alles andere als überzeugend sind. Mit dieser Kritik sei nicht die fachliche Qualität als solche angezweifelt. Wohl aber gehen die Schlüsse nicht selten dahin, dass zwar keine eigentliche Sucht vorliege, welche die Fahreignung ausschliessen würde, wohl aber eine Suchtgefährdung, was immer man unter diesem Begriff verstehen will. Ohne Rücksicht auf das bisherige Verhalten des Betroffenen (und damit unter Ausklammerung der Frage der strassenverkehrsrechtlichen Relevanz) wird dann eine natürlich kontrollierte und damit weitere Kosten verursachende Abstinenz empfohlen. Die Administrativbehörden wiederum nehmen diese Schlüsse in aller Regel recht

---

der Betroffene eben diese Unterscheidung nicht mehr zu treffen vermag, wenn er also deswegen mehr als alle andern der Gefahr ausgesetzt ist, sich in nicht mehr fahrfähigem Zustand ans Steuer zu setzen. (BGE 127 II 176; vgl. auch BGE 125 II 429 und Urteil 6A.72/2003 vom 13.2.2004).

<sup>20</sup> So wird z.B. in BGE 129 II 91 unter Hinweis auf den Leitfaden «Verdachtsgründe fehlender Fahreignung» nur allgemein gesagt: «Dazu (zur Abklärung einer allfälligen Trunksucht) gehören etwa eine gründliche Prüfung der persönlichen Verhältnisse, welche namentlich die Einholung von Fremdberichten von Hausarzt, Arbeitgeber und Familienangehörigen etc. umfasst, eine einlässliche Aufarbeitung der konkreten Trunkenheitsfahrt, eine Alkoholanamnese, d.h. die Erforschung des Trinkverhaltens (Trinkgewohnheiten und Trinkmuster) des Betroffenen und seine subjektive Einstellung dazu, sowie eine umfassende Berücksichtigung von alkoholbedingten Hautveränderungen etc.».

unkritisch hin und folgen einfach den Empfehlungen. Schliesslich haben sie ja als Gutachter einen Arzt oder ein Institut ihres Vertrauens eingesetzt. Diese ihrerseits wollen natürlich dieses Vertrauen nicht enttäuschen, und sie sind im übrigen auch auf Folgeaufträge angewiesen. Ich formuliere das ganz bewusst sehr pointiert, aber der Teufelskreis dieser Art existiert nun einmal, ist nicht von der Hand zu weisen. In zwei Fällen habe ich inzwischen die Staatshaftung angerufen. Die Entscheide stehen noch aus. Ich werde aber jedenfalls hart bleiben.

#### **4. Schadenserledigung Leistungskürzung und Regress**

Im vorliegenden Umfeld kann es nicht darum gehen, die Grundsätze von Haftpflicht und Versicherung darzulegen. Wohl aber muss darauf hingewiesen werden, dass das Strafurteil, das regelmässig zeitlich vorab ergeht, die Haftpflicht- und die Versicherungsfrage ganz erheblich präjudiziert. Zwar sind die Zivil- und die Versicherungsgerichte von den Strafgerichten unabhängig. Aber wir wissen alle, dass das sogenannte Bussenverhältnis aus dem Strafverfahren zwar nicht das allein entscheidende, aber letztlich doch ein wesentliches Element für die gegenseitige Schadensregulierung bildet. Das gilt jedenfalls für Fälle mit blossem Sachschaden. Bei Personenschaden, wo es regelmässig um grössere Beträge geht, ist die Argumentation freilich schon etwas subtiler und eingehender. Man darf aber nicht vergessen, dass der Betroffene, wenn seine Haftpflichtversicherung einstehen muss, vorweg einen Bonusverlust erleidet, der doch recht empfindlich ist.

Vollends belastend wird die Sache für den Klienten, wenn er wegen grober Verkehrsregelverletzung verurteilt worden ist. Es drohen ihm dann Leistungskürzungen und Regressforderungen (Art. 41 UVG; Art. 14 und 59 ff VVG; Art. 65 SVG). Die meisten Versicherungen knüpfen diese Möglichkeit ganz direkt an die strafrechtliche Verurteilung wegen Art. 90 Ziff. 2 SVG an. Wer sich im Strafverfahren nicht rechtzeitig gewehrt hat, oder wer nicht durchgekommen ist, hat nun vollends schlechte Karten. Hier wird die Überdehnung dieses Tatbestandes besonders deutlich.

Einige Versicherungsgesellschaften haben das erkannt. Sie knüpfen deshalb Leistungskürzung und Regress nicht mehr an die grobe Verkehrsregelverletzung an, sondern gehen von enumerativ genannten Tatbeständen aus, wie beispielsweise Fahren im nicht fahrfähigem Zustand. Sie

müssen dann aber allgemein grobes Verschulden nach eigenständigen Kriterien definieren, was wiederum zu einer neuen Rechtsunsicherheit führt.

Einige Versicherungsgesellschaften verzichten auf die Berücksichtigung des strafrechtlichen Ausgangs. Sie knüpfen vielmehr an den Ausgang des Administrativverfahrens an und drohen Leistungskürzung und Regress für den Fall eines Führerausweisentzuges an. Dem möchte man für so lange zustimmen, als unter dem alten Massnahmenrecht der Unterschied zwischen fakultativem und obligatorischem Entzug tatsächlich gemacht wurde. Nachdem aber das Bundesgericht die Stufen von leichten, mittelschweren und schweren Fällen eingeführt hatte, und das nun mit dem neuen Massnahmenrecht übernommen und gar verschärft wurde, ist auch dieser Eingabelung der Boden entzogen; denn heute führt schon ein Verschulden, das nicht mehr als nur leicht qualifiziert werden kann, in jedem Fall zum Entzug, und dann ist der Versicherte seiner Versicherungsgesellschaft buchstäblich auf Gedeih und Verderben, d.h. auf reines Wohlwollen, ausgeliefert. Ich selbst stehe mit meiner Haftpflichtversicherung, die ich hier verständlicherweise nicht namentlich nennen möchte, seit einiger Zeit im grundsätzlichen «Clinch» über gerade diese Frage.

Dieses drohende Damokles-Schwert ruft dann wiederum nach einer Zusatzversicherung betreffend Ausschluss von Rückgriff und Leistungskürzung. Einige Versicherer bieten einen solchen Zusatz bereits an, freilich mit gewissen Beschränkungen, namentlich auf FiaZ. Diese Entwicklung ist aber nicht unbedenklich. An sich haben Leistungskürzung und Regress durchaus ihre Berechtigung. Ich selbst sehe nicht ein, weshalb ich, wegen all der Trottel, die die primitivsten Sicherheitsmaßnahmen wie Gurten- und Helmtragen nicht wahrnehmen und dann Leistungen beziehen, höhere Versicherungsprämien bezahlen soll. Ebenso habe ich nicht die leisesten Einwendungen gegen einen Regress bei FiaZ oder bei einer Rowdy-Fahrt, die eben wirklich als grobe Verkehrsregelverletzung zu werten ist. Wenn es aber bei der jetzigen Auslegung von Art. 90 Ziff. 2 SVG bleibt, dann wird die Zusatzversicherung zwangsläufig zur Regel werden, und das ist versicherungstechnisch wie auch sozialpolitisch unerwünscht. Es handelt sich letztlich auch hier um einen Teufelskreis.

## 5. Kosten

Der aufgezeigte Mehrfrontenkrieg zieht in jedem Fall ganz erhebliche Kostenfolgen nach sich. Jeder muss sich, schon wenn er nur ein Strafmandat resp. eine Bussenverfügung erhält, die er als ungerechtfertigt oder unangemessen erachtet, fragen, mit welchem Aufwand und mit welchen Kosten er bei einer Anfechtung rechnen muss, und ob er diese aufzubringen vermag. Er muss sich aber auch fragen, welche Folgen ein Unterlassen der Anfechtung hat. Wenn er die nötigen Mittel nicht aufzubringen vermag, wird er letztlich einfach alles über sich ergehen lassen müssen – komme da, was auch kommen mag.

Das sind vor allem auch deswegen penible Aussichten, weil keiner fehlerfrei ist und deshalb praktisch ständig in der Gefahr steht, in einen Unfall verwickelt zu werden, oder auch nur wegen einer irgendwie gearteten Verkehrsregelverletzung in ein Verfahren gezogen zu werden. Als ehemaliger Minenwerfer fühle ich mich auch im Strassenverkehr an den Spruch erinnert: «Wenn Du zum Mw-Schiessen gehst, steckst Du bereits mit einem Bein in der Kiste». Ich hatte deshalb, als ich noch nicht militärisches Alteisen war, meine Haftpflichtversicherung darauf hin erweitert. Und ich kann jedem nur raten, umgehend eine Rechtsschutzversicherung abzuschliessen. Ja, ich möchte mit dem vielleicht etwas saloppen, aber nicht weit übertriebenen Satz schliessen: «Wer keine Rechtsschutzversicherung abschliesst, handelt sich selbst und seinen Angehörigen gegenüber pflichtvergessen und grob fahrlässig!»