

Polizeikommando

Schanzmühle, Werkhofstrasse 33
4503 Solothurn
Telefon 032 627 70 16
Telefax 032 627 70 48
www.polizei.so.ch



Thomas Zuber, RA

Kommandant
Telefon 032 627 70 15
thomas.zuber@kapo.so.ch

Bericht und Antrag der AG Raser

zuhanden des Regierungsrates

**Überprüfung der Rechtslage sowie der Rechts- und
Verwaltungspraxis betr. Verhütung und Ahndung von
„Raserunfällen“**

Inhaltsverzeichnis

A) Ausgangslage	4
B) Begriffsdefinition/ Umschreibung der Zielgruppe	4
1) Vorbemerkung.....	4
2) Gründe für eine konkrete Umschreibung des Raserbegriffs.....	4
3) Raserdefinition	5
a) Kriterium der besonderen Gefährlichkeit	5
b) Kriterium der Rücksichtslosigkeit.....	5
c) Fazit	5
4) Optik der Arbeitsgruppe.....	5
C) Massnahmen zur Verhinderung von Raserfällen	6
1) Vorbemerkung.....	6
2) Doppelstrategie	6
3) Technische Massnahmen.....	6
a) am Fahrzeug	6
b) auf der Strasse	7
4) Personenbezogene Massnahmen (Fahrzeuglenker)	8
a) Neulenker	8
b) Vorsorglicher Entzug des Führerausweises	8
c) Kampagnen.....	9
5) Gesellschaftsbezogene Massnahmen.....	9
a) Plakate	9
b) Werbespots.....	10
D) Massnahmen zur Ahndung von Raserfällen	10
1) Vorbemerkung.....	10
2) Aufgaben und Möglichkeiten der Polizei	10
a) Zuständigkeiten.....	10
b) Gesetzliche Bestimmungen	10
c) Feststellung des Raserfalles.....	11
d) Interne Organisation – Alarmierung	11
e) Dienstbefehl für polizeiliches Vorgehen	11
3) Aufgaben und Möglichkeiten der Staatsanwaltschaft.....	12
a) Gesetzliche Bestimmungen	12
b) Benachrichtigung der Staatsanwaltschaft	14
c) Richtlinien der Staatsanwaltschaft zu Raserdelikten	14
d) Lernprogramme	14
4) Aufgaben und Möglichkeiten der Administrativbehörden	15
a) Entzug des Führerausweises wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen	15
b) Aktuelle Praxis bei einem Raserfall	15
c) Informationsaustausch	16
E) Via Sicura	16
1) Allgemeines	16
2) Schnittstellen zum Auftrag der Arbeitsgruppe sowie Einzelmassnahmen des Handlungsprogramms Via Sicura, welche mit der Raser-Problematik im Zusammenhang stehen.....	17
a) Festlegung von Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung durch den Bundesrat.....	17
b) Verpflichtung der kantonalen Behörde, bei Verdacht fehlender Fahreignung eine Fahreignungsprüfung anzuordnen.....	17
c) Verpflichtung zum Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten.....	17

d) Erlass von Massnahmen zur Qualitätssicherung bei Fahreignungsabklärung durch den Bundesrat.....	17
e) Einziehung und Vernichtung von Motorfahrzeugen bei skrupelloser Tatbegehung	18
f) Neuregelung der Strassenverkehrsunfallstatistik.....	18
g) Auskunftsrecht der Versicherer aus dem ADMAS- Register	18
3) Zusammenfassende Würdigung.....	18
 F) Zusammenfassung und Anträge	19
1) Fazit	19
2) Massnahmenvorschläge zu Handen des Regierungsrates.....	19
a) auf Bundesebene.....	19
b) auf interkantonaler und interdepartementaler Ebene.....	19
c) bei der Polizei	20
d) bei der Staatsanwaltschaft	20
e) bei den Administrativbehörden	20

A) Ausgangslage

Mit RRB Nr. 2072/2008 vom 25. November 2008 setzte der Regierungsrat eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der zwei Departemente Bau- und Justiz sowie des Innern ein¹. Gemäss Auftrag sind die gesetzlichen Bestimmungen über die allgemeinen Massnahmen zur Verhütung und Ahndung sogenannter Raserunfälle zu überprüfen. Ausserdem soll die Arbeitsgruppe den allenfalls erforderlichen Bedarf an Gesetzes- oder Praxisänderungen aufzeigen.

Die Arbeitsgruppe tagte gemeinsam im Dezember 2008 sowie im Februar und März 2009. An der Februarsitzung erfolgte ein Hearing mit Frau Jacqueline Bächli². Zusätzlich erfolgten Sitzungen mit einzelnen Arbeitsgruppenmitgliedern, um die verschiedenen Handlungsfelder zu bearbeiten. Anstoss zum Einsetzen der Arbeitsgruppe gab der tödliche Verkehrsunfall vom 8. November 2008 in Schönenwerd. Gestützt auf ihren Auftrag ist die Optik der Arbeitsgruppe auf die Gegenwart und Zukunft gerichtet. Die Beurteilung der Ereignisbewältigung des erwähnten Verkehrsunfalls ist demnach nicht Gegenstand dieses Berichts.

B) Begriffsdefinition/ Umschreibung der Zielgruppe

1. Vorbemerkung:

Der Begriff „Rasen“ ist seit einigen Jahren ein Synonym für ein besonders *rücksichtsloses und gefährliches Verkehrsverhalten*. Eine strafrechtlich tatbestandsmässige Definition besteht nicht. Sowohl in der Öffentlichkeit, insbesondere in den Medien, als auch auf Behördenseite wird dieser Ausdruck oft als empirischer Begriff benutzt.

Umgangssprachlich kann als Raser derjenige Fahrzeuglenker³ bezeichnet werden, welcher massiv zu schnell fährt und dabei das Leben von anderen Verkehrsteilnehmern aufs Spiel setzt. In der öffentlichen Diskussion könnte diese Umschreibung mit unbestimmten Rechtsbegriffen genügen, lässt sich doch mit dieser offenen, unjuristischen Formulierung verhindern, dass dem Ergebnis der Sachverhaltswürdigung durch die Staatsanwaltschaft und die Gerichte in problematischer Weise vorgegriffen wird.

2. Gründe für eine präzisere und konkrete Umschreibung des Raserbegriffs:

Aus verschiedenen Gründen gilt es jedoch für den vorliegenden Bericht, vorab eine Zuordnung vorzunehmen, respektive den Raserbegriff zu konkretisieren.

Erstens bedarf es einer weiteren Konkretisierung, um Personen nicht unnötig dem Vorwurf der Raserei auszusetzen und damit als Behörde in der Raserdiskussion nicht unglaubwürdig zu wirken.

Zweitens ist eine präzisere Zuordnung vorzunehmen, denn nur so können in präventiver und repressiver Hinsicht eine wirksame Problemanalyse und –behandlung zielgruppenorientiert erfolgen sowie richtige Handlungsstrategien entwickelt werden.

Drittens ist es für die involvierten Behörden wichtig, von einer konkreten Definition ausgehen zu können. Denn selbst wenn Weisungen, Richtlinien und Checklisten vorhanden sind, muss der Unfall vor Ort zuerst als ein Raserunfall erkannt werden.

¹ Der Arbeitsgruppe gehören an: Thomas Zuber, Polizeikommandant, Vorsitz; Sabine Husi, Oberstaatsanwält-Stellvertreterin; Peter Gysin, Chef Führerzulassungen, Motorfahrzeugkontrolle; Claudia Hänzi, Verwaltungsjuristin ASO; Yves Staub, Dienstchef Verkehrstechnik; Christian Lanz, Kantonsarzt; Daniela Müller, Sekretariat Sicherheits-Abteilung (Protokoll).

² Jacqueline Bächli-Biétry ist Fachpsychologin für Verkehrspsychologie FSP. Sie arbeitet als Gutachterin für das Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich.

³ Der sprachlichen Klarheit halber wird im Bericht ausschliesslich die männliche Form verwendet; dabei ist festzuhalten, dass sich die Beschränkung auf das männliche Geschlecht aufgrund der statistischen Zahlen ohnehin rechtfertigt.

3. Definition des Raserfalles:

a) Kriterium der besonderen Gefährlichkeit, konkretisiert anhand der Geschwindigkeit:

Die besondere Gefährlichkeit⁴ drückt sich in erster Linie in der gefahrenen Geschwindigkeit aus. Die Geschwindigkeit als physikalische Grösse beeinflusst direkt die Länge der nötigen Anhaltestrecke, das Fahrverhalten des Fahrzeuges (inklusive das mögliche Ausbrechen) sowie das geringere Potential von Ausweichmöglichkeiten.

b) Kriterium der Rücksichtslosigkeit:

Darunter ist eine Fahrweise zu verstehen, welche keine Rücksicht auf Menschenleben nimmt, mithin das Leben der Verkehrsteilnehmer durch die Fahrweise (abgesehen von der Geschwindigkeit, beispielsweise durch hochriskante Überholmanöver) aufs Spiel setzt.

c) Fazit:

Nachdem sich in verschiedenen Fachgremien die Definition des Kantons Zürich durchgesetzt hat und übernommen wurde, spricht nichts dagegen, dass der Kanton Solothurn sich ebenfalls an diese Umschreibung anlehnt⁵.

Folgende Kriterien kennzeichnen somit einen Raserfall:

- die gefahrene Geschwindigkeit, d.h. ab 70 km/h in der Tempo 30-Zone, ab 100km/h innerorts⁶, ab 160 km/h ausserorts und ab 200km/h auf Autobahnen oder
- eine andere hochriskante Fahrweise, die den Eindruck erweckt, es sei dem Fahrzeuglenker gleichgültig, einen Unfall mit Personenschaden zu verursachen (waghalsige Überholmanöver, Durchführung von Autorennen, unangepasste Fahrweise an schlechte Witterungsverhältnisse)⁷.

Dass es tatsächlich zu einem Unfall kommt, ist keine Voraussetzung für einen Raserfall.⁸

4. Optik der Arbeitsgruppe:

Für die Arbeitsgruppe handelt es sich innerhalb aller Verkehrsdelinquenten somit um eine sehr kleine Gruppe von Fahrzeuglenkern, welche ein besonders rücksichtsloses und gefährliches Verkehrsverhalten an den Tag legt. Gemäss einer Hochrechnung kann bezogen auf die Anzahl Führerausweise in der Schweiz von einem halben Promille Raser ausgegangen werden.⁹ Eine Fokussierung lediglich auf diese kleine Gruppe ist höchstens in repressiver Hinsicht (Verfahren gegen Raser nach Vorfall) möglich. Hingegen erscheint angesichts dieses Mengengerüsts im präventiven Bereich eine Fokussierung weder opportun noch machbar. Zudem ist die Erkennung eines Rasers im Voraus kaum möglich.

Prävention kann sich angesichts dieser Umstände nie direkt auf den Raser beziehen. Allerdings besteht die Möglichkeit, Prävention bezugnehmend auf sporadische (bezogen auf die Örtlichkeit) sowie chronische Schnelfahrer zu betreiben. Mit diesem Fokus sind „die Raser“ selbstredend eingeschlossen. Diese Handlungsoptik, die grundsätzliche Bekämpfung von zu hohen Ge-

⁴ Von dieser vorliegenden Definition ist die Unterscheidung des Bundesgerichts bezüglich der Gefährlichkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen (Praxis zu SVG Art. 90 Ziffer 2) auseinanderzuhalten. Eine schwere Verkehrsgefährdung ist nicht gleichzusetzen mit der auf den Raserfall bezogenen Gefährlichkeit.

⁵ Die Staatsanwaltschaft des Kantons Solothurn zieht im Übrigen diese Kriterien bereits heute am Schluss des Verfahrens zur Strafzumessung bzw. in ihrem Antrag an das Gericht betreffend Strafzumessung bei.

⁶ Herleitung der 100km/h Vorgabe: Eine Gegenüberstellung eines sich innerorts korrekt verhaltenden Lenkers (Tempo 50km/h) und eines Lenkers mit einer Fahrgeschwindigkeit von 100km/h zeigt auf, dass der „Raser“ noch nicht einmal mit Bremsen begonnen hat (er befindet sich am Ende des Reaktionsweges), wenn der korrekt Fahrende bereits still steht.

⁷ Trotz der Konkretisierungen mittels Geschwindigkeitslimiten sind diese eher als Richtgeschwindigkeiten im Sinne einer Faustregel zu betrachten: Schlechte Strassen- und Witterungsverhältnisse oder die persönliche Verfassung/Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit beziehungsweise eine Kumulation mit dem zweiten Kriterium (hochriskante Fahrweise) können kompensierend wirken.

⁸ Der Raserfall wird demnach im vorliegenden Bericht als Oberbegriff verwendet: Er umfasst sowohl Fälle, bei denen es wegen des definierten Fahrverhaltens zu einem Unfall kommt, als auch Fälle, bei welchen ein solcher ausbleibt.

⁹ Jürg Boll, Raserphänomen, neue Wahrnehmungen und Reaktion im Sonderdruck Strassenverkehr, Auto und Kriminalität SAK/GSC Band 25, S. 122.

schwindigkeiten, rechtfertigt sich zudem im Lichte der folgenden, beispielhaft erwähnten statistischen Erkenntnisse¹⁰:

- Bei jungen Erwachsenen (18- 24 J.) war die Geschwindigkeit Unfallursache Nummer 1.
- Ausserorts war bei schweren Unfällen die Geschwindigkeit Unfallursache Nummer 1.
- Bezogen auf die Schwere der Verletzungen sind Drogen- und Medikamenteneinfluss sowie Alkoholkonsum die häufigsten Unfallursachen. Erst an dritter Stelle folgt übersetzte Geschwindigkeit.

C) Massnahmen zur Verhinderung von Raserfällen

1. Vorbemerkung:

Insbesondere bei den polizeilichen und administrativen Massnahmen ist eine trennscharfe Unterscheidung zwischen präventiven und repressiven Handlungen oft nicht möglich. So nimmt einerseits ein vom Führerausweisentzug Betroffener dies als repressive Massnahme wahr, während dieselbe Massnahme andererseits auch eine präventive Komponente aufweist, indem durch das Fahrverbot eine mögliche Gefahr im Strassenverkehr verhindert wird. Die einzelnen Massnahmen werden untenstehend unter demjenigen Titel erläutert, welcher das jeweilige Thema schwergewichtig behandelt.

Zudem erscheint es sinnvoll, bei den Massnahmen zur Verhinderung von Raserfällen eine Doppelstrategie zu verfolgen, die sowohl präventive als auch repressive Komponenten aufweist. Diese Doppelstrategie wird nachfolgend vorgestellt.

2. Doppelstrategie:

1. Präventive Komponente:
Erhöhung der Bereitschaft, Geschwindigkeitslimiten freiwillig zu befolgen, durch Verkehrsaufklärung und –erziehung sowie durch Verbesserung der Fahrausbildung, etc.
2. Repressive Komponente:
Geschwindigkeitskontrollen und Verhängung von Sanktionen (strafrechtlich und administrativ)

Die Umsetzung erfolgt entlang der Zielgruppen und orientiert sich an den alters-, gruppen- und verkehrsteilnahmespezifischen Belangen der einzelnen Verkehrsteilnehmer.

Einerseits soll vorab das Verhalten der Fahrzeuglenker (direkt oder indirekt¹¹) durch Informationen positiv beeinflusst werden. Andererseits sollen eine hohe Kontrollintensität und damit das Wissen um eine entsprechende objektive Entdeckungswahrscheinlichkeit nachhaltige Veränderungen im Verhalten der Verkehrsteilnehmer bewirken. Mit weniger hohen Geschwindigkeiten nimmt das Unfall- und Verletzungsrisiko generell ab.

3. Diskussion von technischen Massnahmen:

a) am Fahrzeug

Die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge sind in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41) abschliessend geregelt. Weitergehende Bau- oder Ausrüstungsvorschriften, auch im Sinne von Beschränkungen, würden mit dem Bundesrecht kollidieren oder würden Fahrzeugeigenschaften verlangen, welche die Automobilindustrie nicht berücksichtigen kann oder will. Die VTS ist zudem weitestgehend mit den ECE-Richtlinien der Europäischen Union abgestimmt. Selbst Vorstösse auf Bundesebene hätten deshalb keine Aussicht auf Erfolg.

Einbau einer „Blackbox“: Wie oben ausgeführt, können die Fahrzeuge nicht einfach technisch verändert werden. Allerdings kann eine Verschärfung der geltenden Praxis in kantona-

¹⁰ Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2007, SINUS-Report 2008 bfu.

¹¹ Unter Umständen kann auch eine grosse Wirkung erzielt werden, wenn mögliche Beifahrer(innen) derart informiert werden könnten, dass sie das Verkehrsverhalten der Fahrzeuglenker positiv beeinflussen.

ler Kompetenz vorgenommen werden. Die Arbeitsgruppe schlägt Folgendes vor: Wird einer Person nach begangenen Raserfall mittels eines verkehrspsychologischen Gutachtens die charakterliche Eignung abgesprochen, wird (wie bisher) ein Sicherungsentzug des Führerausweises verfügt. Erfüllt diese Person später die Voraussetzungen für die Wiederzulassung zum Strassenverkehr¹² und wird die Eignung durch eine erneute Untersuchung bestätigt, darf der Betroffene im Sinne einer zusätzlichen Sicherheitsmassnahme für einen bestimmten Zeitraum nur Fahrzeuge lenken, welche mit einer Blackbox¹³ ausgerüstet sind. Mit dieser Auflage kann bei einem erneuten Vorkommnis sichergestellt werden, dass alle unfallrelevanten Daten (belastende und entlastende) ausgelesen und als Beweismittel verwertet werden können.

Der Staatsanwaltschaft würde gestützt auf Artikel 44 StGB ebenfalls die Möglichkeit offen stehen, eine entsprechende Weisung zu erlassen beziehungsweise beim Gericht den Erlass einer solchen Weisung zu beantragen.

b) auf der Strasse

Geschwindigkeitskontrollen:

Geschwindigkeitskontrollen haben sowohl einen präventiven als auch einen repressiven Charakter¹⁴. Die präventive Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen zielt auf eine Reduktion der Geschwindigkeitsübertretungen, wodurch die Gefahr von Unfällen infolge übersetzter Geschwindigkeit vermindert wird (siehe oben C2). Um eine Wirkung bei den chronischen Schnellfahrern und Rasern zu erzielen, bedarf es einer gezielteren Kontrolltätigkeit.

Die Polizei Kanton Solothurn war bereits vor dem erwähnten tödlichen Verkehrsunfall im Begriff, ihre Radarkontrollphilosophie breiter abzustützen. Verstärkt soll versucht werden, gezielt schwere Verkehrsübertretungen zu ahnden. Diese Kontrollen sind möglichst effektiv durchzuführen, das heisst, zeitlich und örtlich dort, wo Übertretungen erfahrungsgemäss vermehrt vorkommen und zu einem erhöhten Unfallrisiko führen.

Da ein erhöhtes Entdeckungsrisiko das Verhalten der Verkehrsteilnehmer erkennbar beeinflusst, sind neben den erwähnten Kontrollen auch weiterhin die flächendeckenden Kontrollen unerlässlich. Diese Strategie, durchgeführt mittels stationären und mobilen Geräten, beeinflusst das allgemeine Verkehrsverhalten im Hinblick auf die Einhaltung der Geschwindigkeitslimiten, weil jederzeit damit gerechnet werden muss, in eine Radarkontrolle zu geraten.

Für diese breitere Radarstrategie werden zusätzlich folgende Mittel eingesetzt oder sind geplant:

1) Videonachfahrmessung mit zivilen Personenwagen:

Primärer Kontrollfokus: Hohe Geschwindigkeitsübertretungen, welche häufig verbunden sind mit mangelndem Abstand. Sekundärer Fokus: Diverse andere Verkehrsregelverletzungen wie Rechtsüberholen, Überfahren der Sicherheitslinie, etc.

Umsetzungsstand: für 2008 budgetiert, Ende 2008 beschafft und derzeit im Probetrieb.

2) Digitale Laserpistole:

Kontrollfokus und Einsatzort: Auf ausgewählten Strecken, respektive an neuralgischen Verkehrspunkten, welche von Schnellfahrern benutzt werden; der Einsatz erfolgt nicht flächendeckend, sondern gezielt, um Fahrzeuglenker mit markant überhöhter Geschwindigkeit aus dem Verkehr zu ziehen. Diese Kontrollen sollen teilweise an verdeckten Anhalteposten vorgenommen werden.

Umsetzungsstand: Beschaffung im Rahmen des Budgets 2009, Mitte 2009 in Betrieb

3) Fixe Standorte mit Einbaumöglichkeiten

Kontrollfokus: Auf Verkehrsstrecken, auf denen tendenziell hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, sind Radaranlagen zu erstellen, welche jedoch nicht alle jederzeit mit einer Geschwindigkeitsmesseinheit bestückt sind. Vielmehr werden diese im unregelmässigen Turnus für jeweils kurze Zeit in die stationären Anlagen eingesetzt.

¹² Bei einem erstmaligen Vorfall in der Regel nach 8-12 Monaten.

¹³ Unter einer Blackbox versteht die Arbeitsgruppe mindestens einen Unfalldatenspeicher, mit welchem man nach einem Ereignis das Fahrverhalten mindestens der letzten 30 – 45 Sekunden der Fahrt vor dem Ereignis zurückverfolgen kann. Die gespeicherten Daten müssen Wegstrecke, Geschwindigkeit, Datum, Zeit, Benutzung der wesentlichen Verbraucher wie Licht, Richtungsanzeiger etc. enthalten.

¹⁴ Sie sollen einerseits aufgrund des Entdeckungsrisikos dazu beitragen, dass die Geschwindigkeitslimiten eingehalten werden. Andererseits sollen sie bei entsprechender Überschreitung mittels Sanktionen (strafend und verkehrserziehend) zu einer Änderung des individuellen Fahrverhaltens führen.

Umsetzungsstand: Planung in Absprache mit den Gemeinden 2009, Budgetierung 2009 für 2010, Einbau voraussichtlich 1. Hälfte 2010.

4. Bei den Fahrzeugführern:

a) Neulenker

a1) Vorbemerkung

Einerseits gibt es kaum Möglichkeiten zur "Raser-Früherkennung"¹⁵, andererseits kann angesichts der Tatsache, dass nur wenig Fahrzeuglenkende als Raser auffällig werden, nicht von jedem Bewerber um einen Führerausweis (Erstausweis) ein positives Resultat einer verkehrspsychologischen Eignungsuntersuchung verlangt werden. Dies wäre einerseits völlig unverhältnismässig und andererseits stünde gar nicht eine ausreichende Anzahl Institute zur Verfügung, welche derartige Untersuchungen anbieten.

a2) Praxis

Hingegen klärt die Motorfahrzeugkontrolle (MFK) als Administrativbehörde bereits heute die Fahreignung eines Bewerbers um den Führerausweis ab, wenn er mehrfach ein Motorfahrzeug ohne Führerausweis geführt hat oder wenn er als Lenker von Motorfahrrädern wiederholt Verkehrsregeln verletzt hat, welche einen Entzug des Mofa-Führerausweises zur Folge hatten.

b) Vorsorglicher Entzug des Führerausweises

Von der Polizei gestützt auf Art. 31 der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs vom 28. März 2007 (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV; SR 741.013) abgenommene Führerausweise werden umgehend der Abteilung Administrativmassnahmen im Strassenverkehr (AAS) der MFK zugestellt. Diese ordnet den vorsorglichen Entzug des Führerausweises an, wenn ernsthafte Bedenken an der Fahreignung bestehen (Art. 30 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976; Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51). Ist der Sachverhalt klar und werden die Widerhandlungen nicht bestritten, ist die Vorgehensweise unproblematisch. Der Betroffene wird der jeweils erforderlichen Fahreignungsuntersuchung (verkehrsmedizinisch oder verkehrspsychologisch) zugewiesen. Nach Vorliegen der Resultate wird entweder ein definitiver Sicherungsentzug des Führerausweises oder ein zeitlich befristeter Warnungsentzug angeordnet.

Ist jedoch der Sachverhalt unklar oder werden die dem Täter vorgeworfenen Widerhandlungen ganz oder teilweise bestritten, hat die Entzugsbehörde zu entscheiden, ob der Ausweis (vorläufig) wieder ausgehändigt werden soll, oder ob ausreichende Verdachtsmomente für einen möglichen Eignungsmangel vorliegen. Zwar gilt im Administrativverfahren in dieser Situation die Unschuldsvermutung nicht, die Entzugsbehörde hat aber dennoch in jedem Einzelfall sorgfältig zu prüfen, ob ein tief in die Persönlichkeitsrechte eingreifendes Fahrverbot aufrecht zu halten ist. Erschwerend kommt hinzu, dass gerade nach schwereren Unfällen im Zeitpunkt, in welchem die Entscheidung über die Fahrerlaubnis ansteht, der Polizeirapport noch nicht vorliegt und damit der Sachverhalt der zuständigen Behörde noch nicht (vollumfänglich) bekannt ist. Möglicherweise wird der Sachverhalt auch erst im Strafverfahren, welches sich über mehrere Instanzen hinziehen kann, rechtsverbindlich geklärt. Vor der Klärung des Sachverhalts ist auch eine verkehrspsychologische Abklärung nur in seltenen Fällen möglich. Es kann von einem Gutachter nicht verlangt werden, dass er die Fahreignung eines Fahrzeuglenkenden beurteilt, wenn er nicht einmal weiss, welche Widerhandlungen dieser zweifelsfrei begangen hat.¹⁶ Bei der Frage, ob ein vorsorglicher Entzug des Führerausweises anzuordnen ist, muss die Entzugsbehörde demnach eine heikle Güterabwägung vornehmen. Zum einen ist sie verpflichtet, im Interesse der Verkehrssicherheit nicht geeignete Lenker aus dem Verkehr zu ziehen. Zum anderen ist sie durch das Verhältnismässigkeitsprinzip gehalten, die Mobilität eines Einzelnen und damit oft dessen Berufsausübung nicht unnötig zu behindern. Die MFK hat bei diesen Fragen immer das Primat der Verkehrssicherheit verfolgt, soweit dies im Einzelfall rechtlich vertretbar war. Dabei wird in Kauf genommen, dass allenfalls Schadenersatzzahlungen zu leisten sind, wenn sich die Anordnung eines vorsorglichen Entzuges schliesslich als unrecht erweisen sollte. Die Arbeitsgruppe

¹⁵ Die Erfahrung zeigt, dass Schnellfahrer bereits vor der Pw-Zulassung öfters mit kleineren SVG-Delikten aufgefallen sind (Töfflifrisieren, etc.) Grössere Delikte werden beim Verfahren für Neulenker berücksichtigt (siehe anschliessend a2 Praxis).

¹⁶ Je nach Fallkonstellation besteht die Möglichkeit, durch eine erste verkehrspsychologische Eignungsuntersuchung abklären zu lassen, ob während der Dauer des Verfahrens der Führerausweis vorsorglich entzogen oder ob ein durch die Polizei abgenommener Ausweis mit Vorbehalt wieder ausgehändigt werden soll.

erachtet dieses Vorgehen als vorbildlich. Es entspricht der in den verschiedenen parlamentarischen Vorstössen geforderten Stossrichtung.

c) Kampagnen sowohl für Fahrzeuglenker als u. U. auch für Begleitpersonen

Vorbemerkung: Die statistischen Zahlen zeigen auf, dass Personen, welche als Raser bezeichnet werden können, fast ausschliesslich männlichen Geschlechts sind und auffallend oft einen Migrationshintergrund aufweisen. Diesem Umstand ist bei der Ausgestaltung präventiver Massnahmen, insbesondere der Bestimmung der Zielgruppe, Rechnung zu tragen¹⁷.

- Raserprävention an Berufsfachschulen

Die Raserproblematik wurde bei der Polizei Kanton Solothurn im präventiven Sinn bereits aufgenommen. Seit 2006 wird in den Berufsfachschulen in Zusammenarbeit mit RoadCross¹⁸ die Kampagne Raserprävention durchgeführt. Sie löste ein durchwegs positives mediales Echo aus, weil mit eindrücklichen emotionalen Unfallbildern gearbeitet wird und ein betroffenes Unfallopfer sowie ein ehemaliger Raser authentisch die negativen Folgen des Raserverhaltens aus ihrer jeweils persönlichen Sicht darstellen. Diese Kampagne besitzt den Vorteil, gezielt die Gruppe der Junglenker zu erreichen. Zudem hat sich gezeigt, dass durch die Kampagne im Klassenverband eine Eigendynamik auftreten kann, welche gezieltes Arbeiten und Einflussnehmen ermöglicht¹⁹.

Die Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass das Engagement der Lehrerschaft unterschiedlich ist. Positive Beispiele zeigen, dass mit kleinen Beiträgen der Lehrerschaft die Kampagne nachhaltig unterstützt werden könnte²⁰.

Die Arbeitsgruppe nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die Kampagne weiter geführt wird.

- Kulturvermittler

Die Arbeitsgruppe erachtet es als sinnvoll, dass der Leiter der Fachstelle Integration Kulturvermittler und Autoritätspersonen anderer Kulturkreise (Vorsitzende von Kulturvereinen sowie von Moscheen, etc.) zu sensibilisieren und zu motivieren versucht, auf Jugendliche und junge Erwachsene entsprechend Einfluss zu nehmen. Der Dienstchef Verkehrstechnik und der Leiter der Fachstelle klären die Möglichkeiten für ein entsprechendes Projekt ab.

5. Gesellschaftlicher Appell zur Ächtung von Geschwindigkeitsexzessen:

Die Reaktionen der Öffentlichkeit im Nachgang zu Raserdelikten zeigen jeweils in aller Deutlichkeit, dass weder Gesellschaft noch Politik diesem kriminellen Verkehrsverhalten Verständnis entgegen bringen. Mit entsprechenden Kampagnen kann das Bedürfnis nach gesellschaftlicher Ächtung zum Ausdruck gebracht werden. Neben dem Appell zur Einhaltung der Geschwindigkeit und der Deklaration der diesbezüglich geltenden Normen in unserer Gesellschaft kann zugleich auf die Folgen von Geschwindigkeitsexzessen hingewiesen werden. Aus diesem Grund ist ausserdem auf die zwei folgenden (strassen- und personenbezogenen) Massnahmen hinzuweisen, obwohl sie nach Ansicht der Arbeitsgruppe sowie gemäss der angehörten Fachpsychologin kaum eine direkte Wirkung auf potenzielle Raser erzielen dürften.

a) Plakate am Strassenrand (zu Beginn von Ausserortsstrecken)

Die Arbeitsgruppe regt an, dass in den nationalen Fachgremien für Verkehrsprävention und im Polizeikonkordat Nordwestschweiz der Fokus kurz- und mittelfristig auf die Unfallursache Geschwindigkeit gelegt wird und Plakate in A1-Format kreiert werden, welche an unfallträchtigen Orten entsprechend sensibilisieren sollen.

¹⁷ Die AG stützt sich hierbei insbesondere auf die im Rahmen eines Hearings beigezogene Fachpsychologin.

¹⁸ RoadCross ist die Strassenopfer- Stiftung. Sie arbeitet derzeit eine „Raser“- Initiative aus, damit schwere Delikte im Strassenverkehr angemessen bestraft werden.

¹⁹ Ob die Zielgruppe „abgeholt“ werden kann, hängt von der Qualität der Moderation ab.

²⁰ So kann beispielsweise eine nachhaltige Wirkung erzielt werden, wenn im Rahmen des ordentlichen Unterrichts das Thema in der Rechtskunde im Zusammenhang mit Regressforderungen im Versicherungs- und Obligationenrecht nochmals aufgenommen wird.

b) Werbespots in Kinos und an Konzerten

Die Arbeitsgruppe kann sich vorstellen, dass bei Filmen und an Konzerten, welche vornehmlich durch das Zielpublikum besucht werden, in der Vorschau Kurzfilme, Dias oder Aufrufe präsentiert werden, welche mit eindringlichen Bildern und griffigen Sprüchen auf die negativen Folgen massiver Geschwindigkeitsüberschreitungen aufmerksam machen.

D) Massnahmen zur Ahndung von Raserfällen

1. Vorbemerkung:

Weder die kantonalen Strafprozessordnungen und Polizeigesetze noch das Strafrecht kennen spezielle prozessuale oder materielle Rechtsgrundlagen für die Behandlung von Raserfällen.

Diese Aussage gilt auch für den Kanton Solothurn.

Dennoch stellt die Arbeitsgruppe Folgendes fest:

- Bei Rasern handelt es sich – wie festgestellt – hinsichtlich der Gefährlichkeit um hochkriminelle Fahrzeuglenker, denen mit allen vorhandenen strafrechtlichen Möglichkeiten zu begegnen ist.
- Infolge der Schwere des Raserfalles (erheblicher Unrechtsgehalt und hohe Strafandrohung) können Zwangsmassnahmen wie Sicherstellungen und Haftanordnungen unter Beachtung der allgemeinen gesetzlichen Voraussetzungen ausgesprochen werden, ohne dass solche Eingriffe grundsätzlich als unverhältnismässig zu bezeichnen wären.

2. Aufgaben und Möglichkeiten der Polizei:

a) Zuständigkeiten

Die hier interessierenden Kompetenzen der Kantonspolizei und der Stadtpolizeien ergeben sich aus dem Gesetz über die Kantonspolizei vom 23. September 1990 (KapoG; BGS 511.11)²¹ und der Vereinbarung über die Zusammenarbeit und die Kompetenzabgrenzung zwischen der Polizei Kanton Solothurn und den Stadtpolizeien Grenchen, Olten und Solothurn (BGS 511.155.1)²².

Die Verfolgung von Raserdelikten fällt demnach in die ausschliessliche Kompetenz der Kantonspolizei. Sofern bei einem solchen Delikt der kriminalpolizeiliche Aspekt im Vordergrund steht (Betrachtung als Gewaltdelikt), ist ebenfalls die Kantonspolizei zuständig.

b) Gesetzliche Bestimmungen

Die Polizei hat allgemein formuliert die Aufgaben (auch, aber nicht nur im Strassenverkehr), Gefahren abzuwehren und bei einem Verkehrsdelikt den objektiven und subjektiven Sachverhalt zu Handen der Staatsanwaltschaft zu erheben und zu rapportieren. Mit der Eröffnung eines Strafverfahrens geht die Verfahrensherrschaft an die Staatsanwaltschaft über. Damit die Aufgaben gemäss den §§ 3 und 4 KapoG, mithin die Durchsetzung der Strassenverkehrsgesetzgebung, wahrgenommen werden können, sind der Polizei verschiedene Zwangsbefugnisse übertragen worden. Die wichtigsten im Zusammenhang mit der vorliegenden Thematik sind:

- Gesetz über die Kantonspolizei: § 31: Polizeigewahrsam, § 33 und 33^{bis}: Erkennungsdienstliche Behandlung/DNA-Profil; § 34 Anhaltung und Identitätsfeststellung; § 35 Befragung.
- Strafprozessordnung vom 7. Juni 1970 (StPO; BGS 321.1): § 41 Vorläufige Festnahme.
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.1): Art. 54: Besondere Befugnisse der Polizei.

²¹ Verkehrspolizeiliche Aufgaben in § 4 KapoG: „Die Kantonspolizei sorgt für Sicherheit und Ordnung im Verkehr auf öffentlichen Strassen und Gewässern. Sie verfolgt Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsrecht“.

²² Gemäss Ziffer 6.4. fällt die Tatbestandsaufnahme von Unfällen in die ausschliessliche Zuständigkeit der Kantonspolizei. Geschwindigkeitskontrollen können auf Stadtgebiet beide Korps durchführen. Daneben handeln im Vollzug der Strassenverkehrsgesetzgebung die Stadtpolizeien selbständig und sind primär zuständig (Ziffer 6.2).

- Strassenverkehrskontrollverordnung: Art. 10ff: Kontrolle der Fahrfähigkeit, Art. 30 ff: Verhinderung der Weiterfahrt und Ausweisabnahme sowie Wegnahme der Kontrollschilder.

c) Feststellen des Raserfalles

In der Praxis ist die Polizei als erste Behörde mit einem strassenverkehrsdeliktischen Verhalten konfrontiert. Entweder über einen Anruf an die Alarmzentrale (Meldung von Drittpersonen zu einem Verkehrsverhalten respektive Unfall) oder aufgrund eigener Feststellung einer Patrouille²³. Die nachfolgenden Ausführungen und Vorschläge zur Organisation und zu den Abläufen bei der Polizei und der Staatsanwaltschaft nach einem Raserfall machen nur Sinn, wenn sichergestellt ist, dass vor Ort von den ersteintreffenden Polizeiangehörigen sofort erkannt wird, dass es sich um ein Raserdelikt handeln könnte²⁴. Je nach Ereignisart (Ausrücken an Unfall, Nachgehen eines Hinweises von Drittpersonen, Nachfahrmessung, etc.) sind Polizeiangehörige verschiedener Dienste betroffen.

Aus diesem Grund schlägt die Arbeitsgruppe vor, als erstes alle Korpangehörigen (mit Schwerpunkt Sicherheits-Abteilung) inkl. Stadtpolizeien zu informieren, aufgrund welcher Kriterien ein Verkehrereignis²⁵ als Raserfall zu bearbeiten ist.

d) Interne Organisation - Alarmierung

Die Alarmierung nach einem (schweren) Verkehrsunfall findet über die Alarmzentrale statt. In der Alarmzentrale sind mittels einer Aufgebots-Checkliste über 30 Dienste und Institutionen hinterlegt. Zuerst werden jeweils die lebensrettenden Massnahmen der Ambulanz, REGA und Feuerwehr ausgelöst, unmittelbar gefolgt von den Patrouillen.

Bei einer Rückmeldung, dass mit Toten, Schwerletzten oder mit dem Ableben von Personen zu rechnen ist, werden automatisch die Verkehrstechnik mit dem Fotogrameter (Elcovision), der Pikett-Offizier, der Medien-Dienst und der Pikett-Staatsanwalt orientiert. Vor Ort wird ein Einsatzleiter Front bestimmt²⁶.

Die Arbeitsgruppe sieht bei einem Raserunfall keinen Bedarf an einer speziellen Aufgebotsliste. Dieser Schluss ist nicht identisch mit der Antwort auf die Frage, wie sichergestellt wird, dass nach der Alarmierung bei einem Raserfall angemessen reagiert wird (siehe dazu nachfolgend e) und wie bei einem Raserereignis (ohne Verkehrsunfall bzw. mit Unfall mit Leichtverletzten) vorzugehen ist.

e) Vorgehen bei der Untersuchung von Raserfällen: Erlass eines Dienstbefehls

Um das polizeiliche Vorgehen (Aufgebot, Anordnung polizeilicher Massnahmen) ab dem Erkennen eines Raserfalls einheitlich und klar zu regeln, hat die Polizei Kanton Solothurn entschieden, einen Raser-Dienstbefehl zu erlassen.

Die Arbeitsgruppe hat zur Kenntnis genommen, dass innerhalb des Polizeikorps eine Sensibilisierung stattgefunden hat und ein Unfallort bei einem schweren Verkehrsunfall bewusster im Sinne eines Tatorts betrachtet und dadurch fortan der kriminalistischen Arbeit ein höherer Stellenwert beigemessen wird.

Mit dieser Optik werden die Staatsanwaltschaft und die Polizei Kanton Solothurn, welche für die Erhebung des objektiven und subjektiven Sachverhaltes verantwortlich sind, je nach Raserfall modular weitere Spezialisten und Gutachter beiziehen, um eine möglichst hohe Beweisqualität zu garantieren. Es geht hierbei um die Auswertung von elektronischen Geräten, Durchführung von Einvernahmen, Fahndung nach Tatbeteiligten, zusätzlichen Aufgeboten

²³ Der Vollständigkeit halber sei noch das Radarbüro erwähnt, welches beim Filmauswerten eine massive Geschwindigkeitsüberschreitung erkennt.

²⁴ Siehe oben Kapitel B2 Gründe für die Festlegung von Kriterien zur Definition des Raserfalles.

²⁵ Es wird bewusst von Ereignis und nicht von Unfall gesprochen, weil gemäss der Definition in Kapitel B3 ein Unfall kein zwingendes Kriterium für einen Raserfall darstellt. Im weiteren sind in einer ersten Phase insbesondere die Geschwindigkeitslimiten nicht zu eng auszulegen, so dass dem zweiten Kriterium der Rücksichtslosigkeit/riskanten Fahrweise besondere Beachtung geschenkt wird, weil die Geschwindigkeiten Minuten nach dem Unfall nicht exakt bestimmt werden können und somit u.a. Ereignisse sich erst nachträglich als Raserfall herausstellen, insbesondere in Kombination mit der rücksichtslosen Fahrweise von einem Raserunfall ausgegangen werden kann. Es versteht sich von selbst, dass zu diesem Zeitpunkt u.U. Beweise unwiderruflich verloren sind. Die Polizei hat deshalb bereits provisorisch allfällig betroffene Mitarbeitende über die Kriterien im obigen Sinn orientiert, um einen möglichen neuen Fall zu erkennen.

²⁶ Der Einsatzleiter-Front (vor Ort) ist fortan die Ansprechperson für die AZ sowie für den Pikett-Offizier und den Pikett-Staatsanwalt. Sie entscheiden selbständig und situativ (nach Schilderung durch den EL-Front), ob ausgerückt werden soll, wobei bei einem Unfall mit tödlichen oder lebensgefährlichen Verletzungen der Pikett-Staatsanwalt und ein Offizier praxisgemäss ausrücken. Die Staatsanwaltschaft regelt dies im Rahmen der internen Richtlinien.

etc. Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass der Beweisqualität die grösstmögliche Priorität beizumessen ist. Personenbeweise, das heisst möglichst unverfälschte Aussagen von Beteiligten²⁷ und Zeugen, sind ebenso wichtig wie die professionelle Sicherung von Sachbeweisen²⁸, das heisst Spurensicherung, -dokumentation und deren Auswertung.

Der Dienstbefehl wird enthalten: Definition des Raserfalles, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten innerhalb der Kantonspolizei, anzuordnende Massnahmen mit Checklistencharakter²⁹, Rapportierung, Absprachen mit der Staatsanwaltschaft, Hinweise auf die situative Beiziehung weiterer Spezialisten, beispielsweise aus der Kriminal-Abteilung³⁰, oder von Sondergruppen³¹, etc., abhängig vom jeweiligen Raserereignis.

Die Arbeitsgruppe begrüsst den Erlass eines solchen Dienstbefehls. Er führt zu einer vertieften Sensibilisierung im Polizeikorps und unterstützt die Einsatzkräfte vor Ort, welche im konkreten Fall mit vielen gleichzeitig zu beachtenden Fragestellungen konfrontiert sind, in ihrer jeweiligen Entscheidungsfindung.

3. Aufgaben und Möglichkeiten der Staatsanwaltschaft:

a) Gesetzliche Bestimmungen

Die Staatsanwaltschaft stellt die Verfolgung von Straftaten Erwachsener im Kanton Solothurn sicher. Sie hat Straftaten zu untersuchen. Nach Abschluss der Strafuntersuchung sanktioniert sie Straftaten gegebenenfalls mit einer Strafverfügung (Freiheitsstrafe bis sechs Monate, Geldstrafe bis 180 Tagessätze, gemeinnützige Arbeit bis 720 Stunden, Busse) oder überweist das Verfahren mit einer Anklage dem zuständigen Gericht (falls ein höheres Strafmass zur Diskussion steht oder sich das Verfahren nicht zur Erledigung mit einer Strafverfügung eignet).

Die gesetzlichen Grundlagen für die Strafuntersuchung finden sich in der kantonalen Strafprozessordnung. Erwähnt seien an dieser Stelle insbesondere die folgenden Bestimmungen:

- § 75 StPO: Verpflichtung der Polizei, bei schweren Delikten unverzüglich die Staatsanwaltschaft zu benachrichtigen.
- §§ 40 ff StPO, v.a. § 43 und § 44 StPO: Polizeiliche Zuführung von Beschuldigten an die Staatsanwaltschaft nach vorläufiger Festnahme, Erlass eines Haftbefehls durch die Staatsanwaltschaft, Antrag der Staatsanwaltschaft an das Haftgericht betreffend Anordnung von Untersuchungshaft.
- § 54 und § 55 StPO: Beschlagnahme von Gegenständen und Vermögenswerten durch die Staatsanwaltschaft (Fahrzeug, Natel usw.).
- § 57 und § 58 StPO: Durchsuchung von Räumlichkeiten oder Informationsträgern.
- § 60 StPO: Entnahme von Blut- und Urinproben (Alkohol, Drogen, Medikamente).
- § 61 StPO: Unverzügliche Benachrichtigung der Staatsanwaltschaft durch die Polizei bei aussergewöhnlichen Todesfällen, Anordnung einer sogenannten Leichenschau, Anordnung einer Obduktion des Leichnams durch die Staatsanwaltschaft.
- § 72 StPO: Beizug von Sachverständigen zur Abklärung des Sachverhaltes (z.B. Gutachten über den Unfallhergang und die gefahrene Geschwindigkeit).

²⁷ Daraus können sich Hinweise zum subjektiven Sachverhalt (Motive, Anstiftungen, Absprachen, etc.) ergeben.

²⁸ Darunter fallen Unfallspuren, das Ausmass der Schäden, der Fahrzeugverformungen, welche Erkenntnisse über den Aufprall und die Fahrgeschwindigkeiten liefern können.

²⁹ Darunter fällt auch die Auflistung des möglichen Adressatenkreises von Opferhilfeinformationen. In den hier interessierenden Fällen kann sich die Konstellation ergeben, dass nicht Unfallobeteiligte (ihnen kann im Rahmen der Einvernahme das Opferhilfeformular ausgehändigt werden) Opfer im Sinne des Opferhilfegesetzes sind und demzufolge über ihre Rechte durch die Polizei zu informieren sind.

³⁰ Beispielsweise Kriminaltechnischer Dienst (KTD), Fahndung oder Ermittlungsdienst. Der KTD absolvierte zusammen mit interessierten Staatsanwälten am 03.12.2008 eine Weiterbildung Spurensicherung bei Verkehrsunfällen.

³¹ Zu denken ist an die SG Peers (zur Betreuung von Unfallopfern oder Angehörigen der Blaulichtorganisationen).

Mit Bezug auf die häufig diskutierte Frage der Haft scheinen der Arbeitsgruppe folgende Hinweise wichtig:

- Voraussetzungen für Festnahme und Haft: Raserdelikte sind zweifelsohne schwere Delikte. Polizei und Staatsanwaltschaft haben daher grundsätzlich die Möglichkeit, Personen, die eines Raserdeliktes verdächtigt werden, fest- und in Haft zu nehmen. Ein schweres Delikt alleine genügt jedoch nicht für die Festnahme und Haftanordnung. Das Gesetz verlangt zusätzlich das Vorliegen von speziellen Haftgründen (Fluchtgefahr, Kollusionsgefahr oder Wiederholungsgefahr). Ausserdem müssen Festnahme und Haft stets verhältnismässig sein (§ 43 StPO). Mit Blick auf den Haftgrund der Kollusionsgefahr ist bei der Beteiligung von mehreren Personen an einem Raserunfall sicherlich zu berücksichtigen, dass Absprachen zwischen den Unfallbeteiligten möglichst verhindert werden müssen. Können verschiedene Unfallbeteiligte nicht zeitgleich zum Unfall befragt werden, drängt sich in der Regel daher eine Festnahme der beteiligten Personen auf. Bei ausländischen Staatsangehörigen, welche keinen Wohnsitz in der Schweiz haben, muss zudem der Haftgrund der Fluchtgefahr geprüft werden³².
- Zuständigkeiten bei Festnahme und Anordnung von Haft: Bereits die Polizei hat die Befugnis, Personen vorläufig festzunehmen und maximal 24 Stunden festzuhalten, sofern ein Haftgrund (Fluchtgefahr, Kollusionsgefahr oder Wiederholungsgefahr) vorliegt. Kann die eines Raserdeliktes verdächtige Person innerhalb von 24 Stunden nicht freigelassen werden, hat die Polizei sie der Staatsanwaltschaft zuzuführen (§ 41 StPO). Die Staatsanwaltschaft muss innert 48 Stunden seit der Festnahme prüfen, ob ein hinreichender Tatverdacht sowie ein Haftgrund vorliegen. Bejaht sie dies, stellt sie einen Haftbefehl aus und beantragt dem Haftgericht die Anordnung von Untersuchungshaft; das Haftgericht entscheidet letztlich also über die Anordnung von Untersuchungshaft. Verneint die Staatsanwaltschaft einen hinreichenden Tatverdacht oder das Vorliegen von Haftgründen, muss sie die verdächtige Person unverzüglich freilassen (§ 44 StPO).

Im Hinblick auf die ebenfalls häufig diskutierte Frage der Sicherstellung, Beschlagnahme und Einziehung von Fahrzeugen kann zudem Folgendes festgehalten werden:

Bei Raserdelikten - sei es mit oder ohne Verkehrsunfall - können Fahrzeuge von der Polizei vorläufig sichergestellt³³ und später von der Staatsanwaltschaft beschlagnahmt werden (§ 54 StPO). Bei Fahrzeugen, die direkt oder indirekt an einem Verkehrsunfall beteiligt sind, steht die Tatsache im Vordergrund, dass Fahrzeuge als Beweismittel dienen können (§ 55 Abs. 1 StPO). Bei allen Raserdelikten gilt es zudem zu berücksichtigen, dass Fahrzeuge im Rahmen der Strafuntersuchung sichergestellt und beschlagnahmt werden können, um eine spätere Einziehung durch das zuständige Gericht (bei Anklageerhebung durch die Staatsanwaltschaft) oder die Staatsanwaltschaft (bei Erlass einer Strafverfügung durch die Staatsanwaltschaft) zu gewährleisten. Eine Einziehung setzt jedoch stets die Gefahr voraus, dass der Täter das Fahrzeug trotz Fahrausweisentzug weiter benutzt und dadurch die Sicherheit von Menschen oder die öffentliche Ordnung erneut gefährdet (Art. 69 StGB). In diesem Zusammenhang ist der Arbeitsgruppe allerdings der Hinweis, dass nicht allzu hohe Anforderungen an die Voraussetzungen für eine Einziehung gestellt werden sollten, ein Anliegen: Im Zweifelsfalle sollten Fahrzeuge eingezogen werden.

Schliesslich können Fahrzeuge von der Staatsanwaltschaft zur Sicherstellung von Bussen, Geldstrafen und Verfahrenskosten beschlagnahmt werden, wenn die Täterschaft keinen Wohnsitz in der Schweiz hat (§ 55 Abs. 3 StPO).

Die soeben gemachten Ausführungen zeigen deutlich, dass der Staatsanwaltschaft sämtliche notwendigen Instrumente zur Verfügung stehen. Die Arbeitsgruppe ist deshalb der Ansicht, dass die heutigen gesetzlichen Grundlagen im Kanton genügen, um Raserdelikte wirkungsvoll zu untersuchen. Eine Anpassung der kantonalen Strafprozessordnung drängt sich daher nicht auf. Auch die künftige Schweizerische Strafprozessordnung, welche die kantonale

³² In medialer Erinnerung ist dabei die Verhaftung ausländischer Sportwagenfahrer, welche im Mai 2008 mit extrem überhöhten Geschwindigkeiten durch Europa respektive die Schweiz rasten.

³³ Bei einem Raserverkehrsunfall steht die polizeiliche Sicherstellung des Unfallfahrzeuges und allenfalls weiterer am Unfall direkt oder indirekt beteiligter Fahrzeuge zur Spurensicherung im Vordergrund.

Strafprozessordnung am 1. Januar 2011 ablösen wird, enthält alle notwendigen Bestimmungen, um Raserdelikte professionell und effizient zu untersuchen.

Erlässt die Staatsanwaltschaft nach Abschluss der Strafuntersuchung eine Strafverfügung oder überweist sie das Verfahren mit einer Anklage an das zuständige Gericht, stehen für die Beurteilung der Straftat die Bestimmungen des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 (StGB; SR 311.0) und des Strassenverkehrsgesetzes im Vordergrund. Speziell erwähnt seien hier die folgenden Bestimmungen:

- Art. 111 StGB: Vorsätzliche Tötung
- Art. 117 StGB: Fahrlässige Tötung
- Art. 122 StGB: Schwere Körperverletzung
- Art. 123 StGB: Einfache Körperverletzung
- Art. 125 StGB: Fahrlässige Körperverletzung
- Art. 90 Ziff. 2 SVG: Grobe Verletzung der Verkehrsregeln
- Art. 67b StGB: Auferlegung eines Fahrverbotes
- Art. 69 StGB: Einziehung von Gegenständen, die der Begehung einer Straftat gedient haben (z.B. Einziehung des Fahrzeuges).

Die Änderung bundesrechtlicher Bestimmungen (StGB bzw. SVG) liegt selbstverständlich nicht in der Kompetenz der Kantone. Die Arbeitsgruppe teilt indessen die in der Öffentlichkeit und unter Fachleuten weit verbreitete Ansicht, dass der Strafrahmen für fahrlässige Tötungen nicht angemessen ist. Die heute gesetzlich vorgesehene Höchststrafe von drei Jahren Freiheitsstrafe trägt schweren Raserdelikten mit Todesfolge ungenügend Rechnung. Gerade im Vergleich zum Strafmass für vorsätzliche Tötungen (mindestens 5 Jahre, maximal 20 Jahre Freiheitsstrafe) erscheint die für fahrlässige Tötungen statuierte Höchststrafe inadäquat. Bestrebungen, welche auf eine Anhebung der Höchststrafe für fahrlässige Tötungen hinzielen, sollten vom Kanton daher unterstützt werden. Damit können die Beweisschwierigkeiten und heiklen Abgrenzungen zwischen fahrlässiger Tötung und eventualvorsätzlicher Tötung entschärft werden³⁴.

b) Benachrichtigung der Staatsanwaltschaft bei Raserdelikten

Wie bereits vorstehend erwähnt, wird als erste Behörde in der Regel die Polizei mit einem sogenannten Raserfall konfrontiert. Es ist daher wichtig, dass Polizeiangehörige ein Raserdelikt sofort erkennen und die Staatsanwaltschaft unverzüglich benachrichtigen (§ 75 StPO). Die Erreichbarkeit der Staatsanwaltschaft ist aufgrund ihrer Pikettorganisation jederzeit, d.h. an 365 Tagen im Jahr und während 24 Stunden im Tag, gewährleistet.

c) Richtlinien der Staatsanwaltschaft zu Raserdelikten

Die Staatsanwaltschaft verfügt bereits heute über Strafzumessungsrichtlinien für Raserdelikte.

Schriftliche Richtlinien, welche sich umfassend mit den verschiedensten Aspekten von Raserdelikten befassen, existieren jedoch nicht. Die Staatsanwaltschaft wird daher Richtlinien erlassen, welche neben der Strafzumessung zu verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der Untersuchung von Raserdelikten Stellung nehmen (z.B. Definition von Raserdelikten, Zuständigkeiten innerhalb der Staatsanwaltschaft, Ausrücken der Staatsanwaltschaft, Haft, Beschlagnahme von Fahrzeugen, Spurensicherung bei Verkehrsunfällen).

d) Lernprogramme

Lernprogramme sind eine Interventionsform in der Strafjustiz und haben das Ziel, das Rückfallrisiko zu mindern. Im Ausland und in anderen Kantonen haben sich Lernprogramme bereits in verschiedensten Bereichen erfolgreich etabliert. In Lernprogrammen für risikobereite Verkehrsteilnehmer müssen sich die Betroffenen mit ihrem riskanten Fahrverhalten auseinandersetzen und Strategien erarbeiten, um in Zukunft nicht mehr rückfällig zu werden. Mittels Strafverfügung der Staatsanwaltschaft beziehungsweise Urteil des Gerichtes können Straffällige gestützt auf Art. 44 Abs. 2 StGB verpflichtet werden, ein Lernprogramm zu ab-

³⁴ Allenfalls kommt Art. 129 (Gefährdung des Lebens) die Funktion eines Auffangtatbestandes zu, wenn der Tötungsvorsatz nicht nachzuweisen ist. Hier liegt eine Strafandrohung von 5 Jahren vor, andererseits verlangt der subjektive Tatbestand auch hier einen direkten Gefährdungsvorsatz.

solvieren. Allenfalls könnten Beschuldigte bereits im Laufe einer Strafuntersuchung angehalten werden, sich an einem solchen zu beteiligen.

Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass der Kanton Solothurn Lernprogramme für risikobereite Verkehrsteilnehmer einführen sollte. Da andere Kantone solche Lernprogramme bereits anbieten oder in einzelnen Kantonen Vorbereitungsarbeiten für die Einführung von Lernprogrammen im Gange sind sowie aufgrund des personellen und finanziellen Aufwandes sollten entsprechende Synergien genutzt werden. Die Arbeitsgruppe empfiehlt daher eine Zusammenarbeit mit anderen Kantonen.

4. Praxis der Administrativbehörden:

a) Entzug des Führerausweises wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen

Ein Entzug des Führerausweises erfolgt³⁵, sofern der Betroffene die Höchstgeschwindigkeit innerorts um 21 km/h, ausserorts um 26 km/h und auf der Autobahn um 31 km/h überschreitet. Wenn der Fahrzeuglenker erstmalig die Limite um 25 km/h innerorts, resp. 30 km/h ausserorts und 35 km/h auf der Autobahn überschreitet, erfolgt ein Führerausweisentzug von mindestens 3 Monaten wegen einer schweren Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften. Im Wiederholungsfall innerhalb von 5 Jahren droht ein Entzug von 12 Monaten. Nach einer weiteren schweren Widerhandlung erfolgt ein solcher auf unbestimmte Zeit, mindestens aber für 2 Jahre und schliesslich der Entzug für immer (mindestens 5 Jahre; Art. 23 Abs. 3 SVG). In den beiden letzten Fällen wird der Führerausweis nach Ablauf der Entzugsdauer nur dann wieder erteilt, wenn ein positiv lautendes verkehrspsychologisches Eigenschaftsgutachten vorgelegt wird.

b) Jetzige Praxis bei einem Raserfall gemäss der Definition S. 5 des Berichts

Die unter Bst. a) geschilderten strengen Massnahmen aus dem Kaskadensystem vermögen durchaus gewohnheitsmässige Schnellfahrer zu bremsen. Weil die ganze Strenge dieses Systems aber erst bei (mehrfachen) Wiederholungstätern zum Tragen kommt, ist dessen Anwendung nach einem Raserfall nicht die geeignete Vorgehensweise. Dies vorab aus zwei Gründen: Erstens verlangt ein Raserfall eine sofortige Intervention mit Anordnung einer sichernden Massnahme. Zweitens kann es nicht sein, dass ein Raser erst im Wiederholungsfall mit einer empfindlichen Massnahme rechnen muss.

Nach einem Raserfall ist die sofortige Abnahme des Führerausweises die Regel. Ebenso bestehen nach einem Raserfall regelmässig ernsthafte Bedenken an der Fahreignung des fahrbaren Fahrzeuglenkers (Art. 30 VZV), weshalb sein Führerausweis vorsorglich entzogen wird. Sobald der Sachverhalt mit einiger Sicherheit feststeht und der Betroffene nicht wesentliche Vorwürfe bestreitet, wird er einer verkehrspsychologischen Untersuchung zugewiesen³⁶. Die MFK arbeitet dabei mit lediglich fünf ausgewiesenen Instituten zusammen. Vom Betroffenen vorgewiesene Gutachten anderer Stellen werden nicht anerkannt.

Wird im Gutachten festgestellt, dass die charakterliche Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen bejaht werden kann, wird ein Warnungsentzug des Führerausweises verfügt. Beim Ersttäter beträgt die gesetzliche Mindestentzugsdauer (lediglich) 3 Monate. Diese Mindestentzugsdauer kann aber im Hinblick auf die Schwere der Verkehrsgefährdung und des Verschuldens deutlich erhöht werden. Zu erwähnen ist auch, dass zwischen der Abnahme des Führerausweises durch die Polizei bis zum Vorliegen des positiven Gutachtens mehrere Monate verstreichen, so dass der Ausweis zwangsläufig für eine längere Zeit entzogen bleibt.

In etwa 75 % der Fälle wird dem Betroffenen die charakterliche Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen abgesprochen. Der Gutachter hat nebst der begründeten Beurteilung auch auszuführen, unter welchen Voraussetzungen der Ausweis wieder erteilt werden kann (vgl. Art. 31 VZV). In der Regel wird eine Verkehrstherapie mit Angabe der Mindestanzahl der notwendigen Sitzungen gefordert. Zudem wird festgelegt, nach Ablauf welcher Zeit eine erneute Überprüfung der Fahreignung sinnvoll ist. Es wird somit ein Sicherungsentzug des Führerausweises wegen charakterlicher Nichteignung verfügt, wobei damit nach Art. 16d Abs. 2

³⁵ Nach Abzug der technischen Toleranz.

³⁶ vgl. Fussnote 16.

SVG eine Sperrfrist verbunden wird. Nach Vorliegen der Therapiebestätigung³⁷ und des Gesuchs um Wiedererteilung des Führerausweises wird eine erneute verkehrspsychologische Eignungsuntersuchung angeordnet. Wird die Fahreignung positiv beurteilt, so hat der Gutachter anzugeben, unter welchen Auflagen³⁸ der Ausweis wieder ausgehändigt werden kann.

Begeht der Betroffene nach Wiedererhalt des Führerausweises erneut eine mittelschwere oder schwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften, wird sein Führerausweis sofort vorsorglich entzogen und eine erneute Eignungsabklärung in die Wege geleitet. In dieser Situation stehen die Chancen für den Betroffenen sehr schlecht, hat er sich doch als therapieresistent erwiesen. Damit setzt er sich dem Verdacht auf Unverbesserlichkeit aus (Art. 16d Abs. 3 SVG).

Sicherungsentzüge sind allerdings nur dann wirkungsvoll, wenn sich der Betroffene auch daran hält. Bislang erhält die Polizei keine Kenntnis über verfügte Sicherungsentzüge. Es erscheint der Arbeitsgruppe deshalb prüfenswert, die erforderliche gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit die MFK der Polizei die Personalien Betroffener melden kann. Der Polizei wäre es dadurch möglich, gezielt zu kontrollieren, ob sich die Betroffenen auch tatsächlich an das ihnen auferlegte Fahrverbot halten.

c) Informationsaustausch

Sofern sich bei der verkehrspsychologischen Abklärung herausstellen sollte, dass eine relevante Psychopathologie vorliegt, sollte neu im Rahmen von § 130 des Gesetzes über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 4. April 1954 (EG ZGB; BGS 211.1) eine Meldung an das Amt für soziale Sicherheit erfolgen. So wird künftig sichergestellt, dass die erforderliche Betreuung oder die sich allenfalls aufdrängenden Massnahmen des Erwachsenenschutzrechts eingerichtet werden können. Damit für die Administrativbehörden Klarheit geschaffen werden kann, erstellt das Amt für Soziale Sicherheit (ASO) einen Meldekatalog. Auf der anderen Seite hat die Arbeitsgruppe festgestellt, dass die Staatsanwaltschaft im Laufe des Strafverfahrens bei ihrer Entscheidungsfindung kaum auf die umfangreichen und interessanten Akten der Administrativbehörden zurückgreift. Dieser Punkt (Beizug und Edition der Administrativakten inkl. Gutachten) sollte idealerweise einen Bestandteil der erwähnten staatsanwaltschaftlichen Richtlinien darstellen. Damit kann die Qualität der Strafverfügung beziehungsweise des Strafurteils verbessert werden.

E) Via Sicura

1. Allgemeines:

Bei Via Sicura handelt es sich um ein Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via Sicura)³⁹. Ziel ist es, die Anzahl der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen innerhalb der nächsten zehn Jahre signifikant zu senken. Das Handlungsprogramm ist sehr breit⁴⁰ gefasst. Vorgeschlagen werden rund 30, teilweise mit Untervarianten versehene, Einzelmassnahmen.

Der Bundesrat hat anfangs November eine Vernehmlassung zu den vorgeschlagenen Massnahmen eröffnet. Der Regierungsrat hat dazu an seiner Sitzung vom 10. März 2009 Stellung genommen. Er unterstützt das vorgeschlagene Handlungsprogramm des Bundes in weiten Teilen; einige Massnahmen, welche hier jedoch nicht von Interesse sind, lehnt er ab⁴¹.

³⁷ Es werden lediglich Therapiebestätigungen und nicht Therapieberichte verlangt, weil ohnehin eine erneute verkehrspsychologische Eignungsuntersuchung angeordnet wird. Die Wiedererteilung des Ausweises gestützt auf einen Therapiebericht kommt wegen eines möglichen Interessenkonflikts beim Therapeuten nicht in Frage.

³⁸ Eine derartige Auflage könnte z.B. die Pflicht zum Einbau einer Blackbox sein. Auflagen können auch angeordnet werden, ohne dass sie im Gutachten ausdrücklich empfohlen werden.

³⁹ Die Vernehmlassung dauerte bis am 15. März 2009. Die entsprechenden Unterlagen dürften weiterhin abrufbar sein unter: <http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/pdependent.html#UVEK>

⁴⁰ Es beinhaltet das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, die Sicherheit im Strassenverkehr, die Sicherheit der Strasseninfrastruktur, Leistungen und Qualität im Rettungswesen sowie das gesellschaftliche Problembewusstsein.

⁴¹ RRB Nr. 2009/385 vom 10. März 2009.

2. Einzelmassnahmen des Handlungsprogramms Via Sicura, welche mit der Raser-Problematik im Zusammenhang stehen:

Einige Vorschläge des Vernehmlassungsentwurfes sind auch Bestandteil des Auftrages der Arbeitsgruppe, weil sie die Verhinderung und/oder Ahndung von Raserdelikten bezwecken. Auf diese wird nachfolgend eingegangen.

a) Festlegung von Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung durch den Bundesrat (Art. 14 Abs. 1 Bst. d und 25 Abs. 3 Bst. a SVG)

Über die Fahreignung verfügt diejenige Person, welche u. a. die erforderlichen charakterlichen Voraussetzungen hat, um als Motorfahrzeugführer die Vorschriften zu beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht zu nehmen. Der Bundesrat soll neu die Kompetenz erhalten, nach Anhörung der Kantone Vorschriften über die körperlichen, psychischen und charakterlichen Mindestanforderungen aufzustellen.

Diese Massnahme erachtet der Regierungsrat als sachgerecht. Es bleibt allerdings anzufügen, dass der geltende Leitfaden der Expertengruppe Verkehrssicherheit vom April 2000 bereits heute wertvolle Anhaltspunkte im Zusammenhang mit Fahreignungsabklärungen liefert und dieser in der täglichen Arbeit der MFK konsequent zur Anwendung gelangt. Wie weit die vorgeschlagene Massnahme bei einer allfälligen Umsetzung tatsächlich zu einer Optimierung führt, kann nicht abschliessend beantwortet werden.

b) Verpflichtung der kantonalen Behörde, bei Verdacht fehlender Fahreignung eine Fahreignungsuntersuchung anzuordnen (Art. 15d SVG)

Bestehen Zweifel an der Fahreignung, so wird die betroffene Person in gewissen, nicht abschliessend aufgezählten Konstellationen einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen. Vorgeschlagen wird eine zwingende Untersuchung beispielsweise bei Verkehrsregelverletzungen, welche auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen.

Auch diese Massnahme wird vom Regierungsrat begrüsst. Es bleibt indes anzufügen, dass die zuständige Behörde bereits nach geltendem Recht bei einem begründeten Verdacht fehlender Fahreignung die geeigneten Untersuchungen einzuleiten hat. Dies wird von der MFK denn auch praxisgemäss gemacht. Ob die allfällige Umsetzung dieser Massnahme zum vermehrten Entzug von Bewilligungen bei Rasern führen wird, bleibt abzuwarten.

c) Verpflichtung zum Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten (Art. 17a und 99 Ziff. 9 SVG)

Vorgeschlagen wird die Verpflichtung zum Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten⁴² nach einem Führerausweisentzug wegen einer schweren Widerhandlung gegen Geschwindigkeitsvorschriften.

Diesbezüglich hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme bemängelt, dass diese neue Verpflichtung nur für Personen gelten soll, die in schwerer Weise oder wiederholt gegen die Geschwindigkeitsvorschriften verstossen haben. Bei mittelschweren Widerhandlungen, welche immerhin zu einer Entzugsdauer von mindestens 15 Monaten führen, ist keine derartige Einbaupflicht vorgesehen. Der Regierungsrat schlägt demgegenüber eine umfassendere Einbaupflicht vor.

Es versteht sich von selbst, dass sich eine schweizweite Einbaupflicht als wirkungsvoller erweisen würde, als wenn alleine der Kanton Solothurn für seine Kantonseinwohner eine solche statuiert.

d) Erlass von Massnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung durch den Bundesrat (Art. 25 Abs. 3 Bst. f und g SVG)

Diese Massnahme wird vom Regierungsrat als sachgerecht und notwendig erachtet. Die anvisierte Optimierung dürfte eine positive Wirkung haben.

⁴² Im erläuternden Bericht vom 5. November 2008 zu Via Sicura wird lediglich von einem „Datenaufzeichnungsgerät“ gesprochen, ohne dass das Gerät näher spezifiziert wird.

e) Motorfahrzeuge, welche bei skrupelloser Tatbegehung vom Gericht eingezogen und vernichtet werden können (Art. 90a SVG)

Die Einziehung eines Motorfahrzeugs kann durch den Richter angeordnet werden, wenn damit eine grobe Verkehrsregelverletzung in skrupelloser Weise begangen wurde und die Einziehung notwendig ist, um den Täter vor weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abzuhalten. Der Richter kann ferner anordnen, dass das eingezogene Motorfahrzeug vernichtet wird.

Auch diese Massnahme wird vom Regierungsrat begrüsst. Da er die Voraussetzung der „Skrupellosigkeit“ allerdings als zu hoch angesetzt erachtet, schlägt er vor, dass sie bereits bei einer „rücksichtslosen“ Tatbegehung möglich sein soll. Insbesondere weist er darauf hin, dass die Einziehung in Raserfällen jeweils grundsätzlich eine der anzuordnenden Rechtsfolgen sein sollte. Ausserdem hält er fest, dass die Vernichtung des derart verwendeten Fahrzeugs nicht die einzige gesetzliche Möglichkeit darstellen sollte, sondern vielmehr auch dessen Verwertung zulässig sein muss. Ein allfälliger Erlös ist dabei zwingend zur Leistung von Schadenersatz und Genugtuung sowie zur Begleichung der Verfahrenskosten (nicht aber der Parteientschädigung) zu verwenden. Ein allfälliger Überschuss hat, so der Regierungsrat weiter, dem Staat beziehungsweise dem Garantiefonds zuzukommen. Ausserdem sei sicherzustellen, dass die Einziehung sowie die Vernichtung beziehungsweise Verwertung unabhängig von den bestehenden Eigentumsverhältnissen möglich sind.

Mit dieser Stellungnahme geht der Regierungsrat über die im Rahmen von Via Sicura vorgeschlagene Massnahme hinaus, da er die Einziehung und Vernichtung/Verwertung im Vergleich zur eigentlichen Strafe als wirksamere Sanktion erachtet, um Raser an der Wiederholung solcher Geschwindigkeitsexzesse zu hindern.

f) Neuregelung der Strassenverkehrsunfallstatistik (Art. 104 Abs. 2 sowie 104f und 104g SVG)

Der Regierungsrat stimmt dieser Massnahme zu. Die Statistik dürfte der Polizei bei ihren Bemühungen, unfallträchtige Verkehrspunkte sowie bekannte Raserstrecken zu lokalisieren und dort gezielt zu kontrollieren (siehe oben Teil C3 b), noch bessere Dienste leisten als dies die bestehende Statistik vermag.

g) Auskunftsrecht der Versicherer aus dem ADMAS-Register (Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g SVG)

Beim ADMAS handelt es sich um das automatisierte Administrativmassnahmenregister. Es enthält alle von schweizerischen Behörden verfügten oder von ausländischen Behörden gegen Personen mit Wohnsitz in der Schweiz angeordneten Administrativmassnahmen wie beispielsweise Verweigerung und Entzug von Ausweisen und Bewilligungen. Auch Daten über verkehrspsychologische und –medizinische Untersuchungen sind darin enthalten.

Neu soll den Versicherern ein Auskunftsrecht erteilt werden. Trotz gewisser datenschutzrechtlicher Bedenken stimmt der Regierungsrat diesem zu. Zweck ist die individuelle Prämienberechnung je nach Unfallrisiko eines Fahrzeugführers. Dem Verursacherprinzip soll demnach vermehrt Rechnung getragen werden; ausserdem dürfte von höheren Prämien eine disziplinierende Wirkung ausgehen.

3. Zusammenfassende Würdigung:

Einzelne Massnahmen aus dem Handlungsprogramm Via Sicura könnten durchaus zur Verhinderung und/oder adäquateren Ahndung von Raserdelikten beitragen. Nach Ansicht der Arbeitsgruppe ist jedoch festzustellen, dass sie alleine nicht genügen, um die Öffentlichkeit vor den Gefahren, welche Raser auf Strassen darstellen, wirksam zu schützen. Wie bereits erwähnt, ist Via Sicura auch nicht auf diesen Zweck hin angelegt, sondern strebt allgemein eine Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr an.

Vor den Gefahren, die von der kleinen, aber potentiell stark gefährlichen Gruppe der Raser ausgeht, bedarf es demnach der sinnvollen Ergänzung durch die nachfolgend erwähnten Massnahmen.

F) Zusammenfassung der vorgeschlagenen Massnahmen

1. Fazit:

Schwere Strassenverkehrsdelikte haben bereits in der Vergangenheit grosse Aufmerksamkeit der zuständigen Behörden⁴³ genossen.

Im Umgang mit eigentlichen Raserdelikten hat die Arbeitsgruppe jedoch Verbesserungspotential respektive Möglichkeiten für ein konsequenteres Vorgehen sowohl in der Verwaltung als auch bei den Strafverfolgungsbehörden ausgemacht. Die Amtsstellen haben teilweise bereits darauf reagiert und ein strukturiertes Vorgehen, teilweise mit terminlichen Zusagen, in Aussicht gestellt. Die Nennung von Endterminen ist nach Meinung der Arbeitsgruppe unerlässlich. Sie überlässt es jedoch dem Regierungsrat, für die vorgeschlagenen Massnahmen entsprechende Termine zu setzen beziehungsweise festzulegen, wie die Umsetzung der einzelnen Massnahmen kontrolliert wird.

Mit den vorgeschlagenen (siehe unten Ziffer 2) Verbesserungen im Vorgehen bei Raserdelikten sowie den bereits heute zur Verfügung stehenden Instrumenten der Strafprozessordnung kann die gewünschte Qualität in der Beweisführung erbracht werden. Ebenso bietet das Vorgehen der Administrativbehörde Gewähr, dass gegen Fahrzeuglenker bei Raserfällen konsequent Massnahmen ergriffen werden.

Im materiellen Recht wäre es wünschbar, dass die zurzeit bestehende Lücke im Bereich des Strafrahmens zwischen einer vorsätzlichen und einer fahrlässigen Tötung geschlossen wird. Ausserdem regen wir auf Bundesebene die Schaffung einer Rechtsgrundlage an, damit die Administrativbehörde der Polizei die Personalien derjenigen Fahrzeuglenker melden können, gegen welche ein Sicherungsentzug verfügt wurde.

2. Massnahmenvorschläge zu Handen des Regierungsrates:

Die Arbeitsgruppe schlägt dem Regierungsrat zusammenfassend folgende Massnahmen zur Bekämpfung des Raserphänomens vor:

a) Auf Bundesebene

- 1) Anregung, die Strafandrohung von Art. 117 StGB auf 5 Jahre heraufzusetzen.
- 2) Anregung zur Schaffung einer gesetzlichen Grundlage, um den Administrativbehörden die Datenweitergabe an die Polizei zu ermöglichen.
- 3) Anregung, die geeigneten Massnahmen aus dem Handlungsprogramm des Bundes Via Sicura rasch umzusetzen.

b) Auf interkantonaler und interdepartementaler Ebene

- 4) Übernahme der Raserdefinition der Strafverfolgungsbehörden des Kantons Zürich durch alle Behörden des Kantons Solothurn.
- 5) Vertiefte Überprüfung betreffend Durchführung von Lernprogrammen.
- 6) Zusätzliche Kampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit und von Opinion leaders (Kulturvermittler). Letztere mit dem Ziel, junge Erwachsene aus dem jeweiligen Kulturkreis oder Umfeld anzusprechen und positiv zu beeinflussen.

Finanzielle Auswirkungen: Abgesehen vom Personalaufwand dürften sich die Kosten für die Beteiligung an einer Informationskampagne auf ca. Fr. 50'000.-- belaufen.

c) Bei der Polizei

Massnahmen respektive erkanntes Verbesserungspotential:

- 7) Erhöhung der Radarkontrolltätigkeit an ausgewählten (unfallträchtigen und geschwindigkeitsübertretungshäufigen) Orten und Strecken sowie
- 8) neu gezieltere, individuelle Kontrollen von schweren Verkehrsregelübertretungen (z. B. mittels digitaler Laserpistole und Videonachfahrmessungen).

Finanzielle Auswirkungen: Pro fix installierte oder semistationäre Anlagen⁴⁴: Infrastruktur:

⁴³ Massenkarambolage auf der A1 Wangen a. A. vom 5. November 2003 oder Kollision Luzernstrasse Zuchwil beim Abbiegen Autobahneinfahrt A5 Richtung Verzweigung Luterbach vom 30. Januar 2006.

⁴⁴ Infrastruktur pro Standort (Masten, Gehäuse, Antenne, Fundament etc.).

Fr. 25'000.-- sowie mindestens eine Innenausstattung (Kamera, Rechner)⁴⁵ ca. Fr. 80'000.--. Für flexibel einsetzbares Lasermessgerät ca. Fr. 40'000.--.

Je nach Art der Polizeikontrollen ergeben sich entsprechende zusätzliche personelle Aufwändungen.⁴⁶

9) Gezielte Kontrollen von Personen, welchen der Führerausweis entzogen wurde.

10) Dienstbefehl und Checkliste zum polizeilichen Erkennen und Vorgehen bei Raserfällen.

Finanzielle Auswirkungen: Keine direkten Kosten⁴⁷.

11) Weiterführung der Präventionskampagne an Berufsfachschulen sowie zusätzliche Kampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit und spezifisch von Opinion leaders von Kulturvereinen (Kulturvermittler).

Es erscheint sinnvoll, für die Durchführungen von Kampagnen die Zusammenarbeit mit weiteren Kantonen (idealerweise solchen, welche dem Polizeikontordat der Nordwestschweiz angehören) und Behörden (beispielsweise dem nationalen Fachgremium für Verkehrsprävention oder der Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu), anzustreben.

Finanzielle Auswirkungen: Abgesehen vom Personalaufwand dürften sich die Kosten für die Beteiligung an einer Informationskampagne auf ca. Fr. 50'000.-- belaufen.

d) Bei der Staatsanwaltschaft

Massnahmen respektive erkanntes Verbesserungspotential:

12) Erarbeitung und Erlass von internen Richtlinien zum Vorgehen bei Raserdelikten.

Ziel: Einheitliches Vorgehen aller Staatsanwältinnen und Staatsanwälte in der Strafuntersuchung bei solchen Fällen, Sensibilisierung für die Belange der kriminalistischen Vorgehensweise sowie für die vermehrte Aktenedition bei der Administrativbehörde.

Die Vertreterin der Staatsanwaltschaft hat signalisiert, dass die Staatsanwaltschaft eine solche Richtlinie erstellt.

Finanzielle Auswirkungen: Keine unmittelbaren Kosten, allenfalls höhere Verfahrenskosten durch vermehrte Gutachtenaufträge.

13) Anfrage betreffend Aktenedition bei der Administrativbehörde.

14) Überweisung risikobereiter Verkehrsteilnehmer in Lernprogramme.

Finanzielle Auswirkungen: Keine.

e) Bei den Administrativbehörden

Massnahmen respektive erkanntes Verbesserungspotential:

15) Nach einem Sicherungsentzug wegen eines Raserdelikts erhalten die Betroffenen den Führerausweis von der MFK lediglich mit der Auflage, Fahrten mit einem Datenaufzeichnungsgerät durchzuführen.

Finanzielle Auswirkungen: Kosten des Apparates und Einbau in ein Fahrzeug: Fr. 1'800.-- bis Fr. 2'400.-- inkl. MwSt.⁴⁸; diese sind jedoch vom Fahrzeuglenker zu bezahlen.

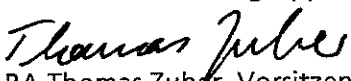
16) Meldung von Personen mit relevanten Psychopathologien an Amt für soziale Sicherheit (ASO).

17) Erstellen eines entsprechenden Meldekatalogs durch das ASO zu Händen der MFK.

Finanzielle Auswirkungen: Keine.

Solothurn, den 20. April 2009

Namens der Arbeitsgruppe



RA Thomas Zuber, Vorsitzender

⁴⁵ Innenausstattung ist nicht für jeden Standort zwingend (kann ausgetauscht werden).

⁴⁶ Die zusätzlichen Personalkosten lassen sich nicht konkret beziffern, solange die Bussenerträge in das Globalbudget der Polizei Kanton Solothurn fliessen, erfolgt die Finanzierung weitgehend über die Amtsmittel.

⁴⁷ Unter Umständen höhere Personalkosten infolge umfangreicherer Fallbearbeitung.

⁴⁸ Berechnung für Unfalldatenschreiber UDS 2.0 von VDO.