

Anforderungen an die Normdichte im Strassenverkehrsrecht

Nino Hafner

Kleine Masterarbeit

Prof. Dr. iur. Sabine Gless

Beginn der Arbeit: 2. Februar 2012

Abgabe-Datum: 2. August 2012

I. Inhaltsverzeichnis

Anforderungen an die Normdichte im Strassenverkehrsrecht	I
I. Inhaltsverzeichnis	II
II. Literaturverzeichnis.....	IV
III. Materialien	VII
IV. Internet.....	VIII
V. Abkürzungsverzeichnis	IX
A. Einleitung	1
1. Fragestellung	2
B. Legalitätsprinzip und Bestimmtheitsgebot.....	3
1. Bedeutung und Konsequenzen des Bestimmtheitsgebots.....	4
1.1. Allgemein	4
1.2. Rechtssicherheit	5
1.3. Gesetzesvorbehalt.....	5
1.4. Klassische Zweiteilung.....	6
1.5. Bestimmtheit von Verhaltensnormen in concreto.....	8
1.6. Folgerungen zum Prinzip der <i>nulla poene sine lege certa</i>	8
2. Legalitätsprinzip und Rechtsgrundlagen im Strassenverkehr	9
2.1. Sedes materiae.....	9
2.2. Zuständigkeit zur Rechtsetzung.....	9
2.3. Anforderungen an Vollziehungsverordnungen.....	10
2.4. Zwischenfazit	11
3. Praxisbeispiele.....	11
3.1. Relevanz des Mitverschuldens	12
3.2. Kolonnenverkehr.....	12
3.3. Zwischenfazit	13
4. Grundtatbestand: Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 1 und 2 SVG	13
4.1. System der Sanktionierung von Verkehrsregelverletzungen de lege lata	13
4.2. Einfache Verkehrsregelverletzungen i. S. v. Art. 90 Ziff. 1 SVG	14
4.3. „Schwere Fälle“ gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG	15
4.4. Auswirkungen auf die Massnahme der Administrativmassnahmenbehörde.....	17
4.5. Zwischenfazit	19

5.	Legifizierte Normierungen zur Abstandsregelung	19
5.1.	Allgemeines	20
5.2.	Der „ausreichende Abstand“ gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG	20
5.3.	Normiertes Pflichtverhalten gemäss Art. 12 VRV	21
5.4.	Strafbares Verhalten, Rechtsprechung	22
5.4.1.	Normtreues Verhalten in der aktuellen Rechtsprechung, Verfehlungen gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG	22
5.4.2.	Strafbares Verhalten gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG	23
5.5.	Weitere Faktoren	24
5.6.	Bewertung des Mitverschuldens	25
5.7.	Schlussfolgerung zur Formulierung in Art. 34 Abs. 4 SVG <i>de lege lata</i>	25
6.	Rechtsvergleich mit der Bundesrepublik Deutschland	26
6.1.	Sedes materiae	26
6.2.	Grundtatbestand § 24 StVG	26
6.3.	Nebenfolgen, insbesondere Fahrverbot nach § 25 StVG	27
6.4.	Sanktionssystem	28
6.5.	Regelungen zum Gebot des Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren	29
6.6.	Zwischenfazit	30
7.	Schlussfolgerungen	32
7.1.	Beurteilung der Normierungsdichte <i>de lege lata</i>	32
7.2.	Beurteilung aus der Sicht des Normadressaten	33
7.3.	Vor- und Nachteile der geltenden Norm	35
7.4.	Gründe und Legitimationserfordernisse der Unbestimmtheit	35
7.5.	Konkretisierung in einer Vollziehungsverordnung	38
C.	Gesamtfazit / Schlusswort	41
VI.	Anhang	XII

II. Literaturverzeichnis

BIAGGINI, Giovanni/GÄCHTER, Thomas/Kiener, Regina (Hrsg.): Staatsrecht, St.Gallen 2011

DÄHLER, Manfred /PETER, Erich /SCHAFFHAUSER, René: „Ausreichender Abstand beim Hintereinanderfahren“, in AJP/PJA (St.Gallen/Zürich 1999).

DONATSCH, Andreas/TAG, Brigitte: Strafrecht I, 8. Auflage, Zürich 2006.

EHRENZELLER, Bernhard/SCHWEIZER, Rainer J./MASTRONARDI, Philippe/VALLENDER, Klaus A.: Die Schweizerische Bundesverfassung, Kommentar, 2. Auflage, St. Gallen 2008.

GIGER, Hans: SVG Strassenverkehrsgesetz, Kommentar, Zürich 2008.

HÄFELIN/ Ulrich/ MÜLLER, Georg/ Uhlmann, Felix: Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Auflage, Zürich 2010.

HENTSCHEL, Peter/ KÖNIG, Peter/ DAUER, Peter: Strassenverkehrsrecht, München 2009

HUG, Ruedi: Die Verkehrsregeln über das Überholen und Vorbeifahren und ihr strafrechtlicher Schutz, Diss., Zürich 1984

JANISZEWSKI, Horst: Verkehrsstrafrecht, München 1994

JANKER, Helmut: Strassenverkehrsrecht, München 2008

KNEMEYER, Franz-Ludwig: Polizei- und Ordnungsrecht, München 2002

KREY, Volker: Keine Strafe ohne Gesetz, Berlin 1983

LEISER, Daniel: Recht im Strassenverkehr, Zürich 2011

MEIER-HAYOZ, A./DUTOIT, B./SALADIN, P.: Zeitschrift für Schweizerisches Recht, Band 93, Basel 1974 (zit. ZSR).

NIGGLI, Marcel Alexander /WIDPRÄCHTIGER, Hans: Strafrecht I, Basler Kommentar, Freiburg / Lausanne 2007

PROBST, Thomas/ WERRO, Franz: Handbuch zur Strassenverkehrsrechtstagung 2012, Bern 2012.

RHINOW, René/SCHEFER, Markus: Schweizerisches Verfassungsrecht, Basel 2009

SCHAFFHAUSER, René: Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, Bern 1984 (zit. SCHAFFHAUSER 1984)

SCHAFFHAUSER, René: Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band III, die Administrativmassnahmen, Bern 1995 (zit. SCHAFFHAUSER BE 1995)

SCHAFFHAUSER, René: Aktuelle Fragen des Straf- und des Administrativmassnahmerechts im Strassenverkehr, St.Gallen 1995 (zit. SCHAFFHAUSER SG 1995)

SCHAFFHAUSER, René: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, St.Gallen 2003 (zit. SCHAFFHAUSER 2003)

SCHAFFHAUSER, René: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2007, St.Gallen 2007 (zit. SCHAFFHAUSER 2007)

SCHAFFHAUSER, René: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2011, Bern 2011 (zit. SCHAFFHAUSER 2011)

SCHWARZENEGGER, Christian/HUG, Markus/JOSITSCH, Daniel: Strafrecht II, Strafen und Massnahmen, Zürich Basel Genf 2007

SCHERRER, Peter: Die Gefährdungstatbestände des Strassenverkehrsgesetzes, Diss., Winterthur 1965

SEELMANN, Kurt: Strafrecht Allgemeiner Teil, Basel 2008

STRATENWERTH, Günter: Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I: Die Straftat, Bern 2011

TRECHSEL, Stefan et al., Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, Zürich/St.Gallen 2008

TRECHSEL, Stefan/NOLL, Peter: Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I, Zürich Basel Genf 2004

TSCHANNEN, Pierre: Staatsrecht der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 3. Auflage, Bern 2011.

WEISSENBERGER, Philippe/ WOHLERS, Wolfgang/ HUMBEL, Fabian: Tatort Strasse: Die Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Strassenverkehrsstrafrecht 2002 bis 2006, St.Gallen 2008

WEISSENBERGER, Philippe: Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zürich/St.Gallen 2011

III. Materialien

Amtliches stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, 68. Jahrgang, Bern 1958, 71-148.

Amtliches stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, 67. Jahrgang, Bern 1957, 200-274.

Botschaft des Schweizerischen Bundesrates vom 12. Dezember 1930 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, BBl. 1930 II, 849-880.

Botschaft des Schweizerischen Bundesrates vom 24. Juni 1955 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, BBl. 1955 II, 1-101.

IV. Internet

Bundesamt für Statistik zur Strassenverkehrsdelinquenz im Jahr 2011,
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/tools/search.html> (besucht am 29.06.2012).

Bundesamt für Strassen ASTRA,
<http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00119/00218/index.html?lang=de> (besucht
am 23.07.2012).

Sendung Kassensturz vom 3. Januar 2012 auf Schweizer Fernsehen,
<http://www.videoportal.sf.tv/video?id=8b4c4971-b734-4eb3-b209-f5ff898c6dd6> (be-
sucht am 17.06.2012).

Verordnung der EG vom 15. März 2006, Nr. 561/06,
[http://eur-
lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:102:0001:0013:DE:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:102:0001:0013:DE:PDF) (be-
sucht am 28.06.2012).

WIDMER, Jean-Pierre/MEISTER, Konrad: Ausgewählte Schweizer Zeitreihen zur Ver-
kehrsentwicklung, Materialien zur Vorlesung Verkehrsplanung, Januar 2005, unter:
<http://www.ivt.ethz.ch/education/verkehrsplanung/Materialien002.2005.pdf> (besucht am
28.06.2012).

V. Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
a.d.S.	an dieser Stelle
AJP	Aktuelle Juristische Praxis
a.M.	anderer Meinung
Art.	Artikel
A2	Autobahn des Nationalstrassennetzes, Kleinhüningen-Chiasso
BAK	Blutalkoholkonzentration
BB	Bundesbeschluss
BBI.	Bundesblatt
bzgl.	bezüglich
BG	Bundesgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt (D)
BGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts, Amtliche Sammlung
BGer	Bundesgericht
BGH	Bundesgerichtshof (D)
BKatV	Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr vom 13. November 2001
BSK	Basler Kommentar
bspw.	beispielweise
BV	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht (D)
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
D	Deutschland
Diss.	Dissertation
d.h.	das heisst
E.	Erwägung
EG	Europäische Gemeinschaft
EMRK	Europäische Menschenrechtskonvention vom 10. Dezember 1948
et al.	et alii = und weitere

f/ff	folgende/fortfolgende
FeV	Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr vom 13. Dezember 2010 (D)
FZV	Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 25. April 2006 (D)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (D)
ggü.	gegenüber
Hrsg.	Herausgeber
H18	Kantonale Autobahn, Birsfelden-Reinach
i.e.S.	im eigentlichen Sinne
i.S.	in Sachen
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
km/h	Kilometer pro Stunde
Komm.	Kommentar
Lfd.	laufend/e
lit.	litera = Buchstabe
LKW	Lastkraftwagen
m	Meter
m.E:	meines Erachtens
N	Note
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr.	Nummer
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
o.ä.	oder ähnliche
OBG	Bundesgesetz vom 24. Juni 1970 über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (SR 741.03)
OBV	Verordnung über Ordnungsbussen im Strassenverkehr vom 22. März 1972, neu: Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996 (SR 741.031)
OLG	Oberlandsgericht
OWIG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (D)
PJA	Pratique Juridique Actuelle
PK	Praxiskommentar

PW	Personenwagen
RN	Randnote
s	Sekunde/n
sog.	sogenannte
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
StenBull	Amtliches stenographisches Bulletin der Bundesversammlung
StGB	Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (SR 311.0)
StGB/D	Strafgesetzbuch vom 2. Januar 1975 (D)
StPO	Schweizerische Strafprozessordnung vom 05. Oktober 2007, (SR 312.0)
StVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 (D)
StVO	Strassenverkehrsverordnung vom 16. Dezember 1970 (D)
StVZO	Strassenverkehrszulassungsordnung vom 10. Mai 2012 (D)
SVG	Bundesgesetz vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SR 741.01)
u.a.	unter anderem
V/VO	Verordnung
VBak	Verordnung vom 21. März 2003 über die Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr (SR 741.13)
vgl.	vergleiche
VRS	Verkehrsrechtssammlung
VRV	Verordnung vom 13. November 1962 über die Strassenverkehrsre- geln (SR 741.11)
z.b.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
zit.	Zitiert

A. Einleitung

Die Strassenverkehrsdelinquenz bildet die grösste Deliktsgruppe im Bereich des Schweizerischen Strafrechts¹. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Dunkelziffer im Strassenverkehrsrecht um ein Vielfaches höher ist², drängt sich unweigerlich die Frage nach den Gründen der Verstösse in diesem Rechtsgebiet auf. Ursächlich ist zum einen, dass die Verkehrsteilnehmer die Sicherheitsrelevanz des normgerechten Verhaltens im Strassenverkehrsrecht verkennen oder unterschätzen, was unweigerlich auf eine Normalität und sogar soziale Akzeptanz der Strassenverkehrsdelinquenz schliessen lässt. Denn wer hat bspw. beim Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht schon für sich gedacht: „merkt ja keiner“ oder „passiert schon nichts“. Andererseits ist die Kontrolltätigkeit seitens der zuständigen Behörden in besagtem Rechtsgebiet eingeschränkt, da ein omnipräsentes Auftreten von Polizei und Vollzugsorganen unmöglich ist. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Dichte an Behördenpersonal im Verhältnis zu den Verkehrsteilnehmern in der Schweiz geringer ist als in den Nachbarstaaten, wodurch die Erhöhung der Dunkelziffer durch den Staat billigend in Kauf genommen wird³. In diesem Zusammenhang ist ferner die Anzahl der Vorschriften zu berücksichtigen. Es stellt sich die Frage, ob es dem einzelnen Verkehrsteilnehmer zuzumuten ist, die jeweiligen strassenverkehrsrechtlichen Regelungen zu kennen und sein Verhalten entsprechend anzupassen bzw. ob von ihm verlangt werden kann, offene Formulierungen in Gesetzen (sog. „Kaugummiregelungen“) auszulegen. In der Schweiz ist das Strassenverkehrsrecht durch das SVG sehr übersichtlich sowie komprimiert und folglich auch für den Einzelnen greifbar, sodass er grundsätzlich in der Lage sein dürfte, sein Verhalten entsprechend anzupassen. Die Delinquenz lässt sich daher nicht mit der Anzahl Regelungen erklären. Ursächlich sind vielmehr die Formulierungen einzelner Artikel, die zwar ein Pflichtverhalten grob umschreiben, es jedoch dem Einzelnen überlassen, den Sinngehalt der jeweiligen Norm zu deuten. Inwieweit eine solche Deutung mit dem aus der Verfassung abgeleiteten Bestimmtheitsgrundsatz

¹ FINK, M. & VAUCHER-DUCOMMUN, Straffälliges Verhalten im Strassenverkehr und Polizeikontrollen. Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2001 bis 2006. 6.

² Bei 400-600 Trunkenheitsfahrten kann gemäss Siegrist (1996), in „Dunkelziffer als das Verhältnis zwischen entdeckten und tatsächlichen Fahrten unter Substanzeinfluss“, lediglich eine geahndet werden.

³ BÄCHLI-BIETRY, Jacqueline in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2011, 8.

vereinbar ist oder ob allenfalls konkretere Formulierungen von Seiten des Gesetzgebers geschuldet wären, gilt es in dieser Arbeit empirisch zu prüfen.

1. Fragestellung

Fraglich ist, welches Mass an Bestimmtheit die Normierungen im Strassenverkehrsrecht aufweisen müssen, um dem aus dem Legalitätsprinzip abgeleiteten Bestimmtheitsgebot zu entsprechen. Die diesbezüglichen Normen müssen dem Gerechtigkeitsempfinden des einzelnen Verkehrsteilnehmers entsprechen und damit als akzeptable Grundlage für die gegen ihn ausgesprochenen Sanktionen stehen. Bezüglich der Anforderung an die Bestimmtheit der Normierungen ist zu untersuchen, wie konkret eine Vorschrift vom Gesetzgeber ausgestaltet sein muss. Damit soll für den Betroffenen voraussehbar sein, welches Verhalten normgerecht ist und mit welchen Strafen⁴ er in concreto durch Missachtung einer Vorschrift zu rechnen hat.

Um zu vermeiden, dass richterliche Entscheide unberechenbar werden und sich auf ein Einzelfallermessen abstützen, muss der Wortlaut einer Normierung eine hinreichend feste Basis für die Rechtsanwendung statuieren. Als Bedingung für die Akzeptanz muss sie darüber hinaus vergleichbar sein⁵. Empirisch zu prüfen ist überdies, ob anlässlich der föderalistischen Prägung der Schweiz und damit einhergehend der kantonal unterschiedlichen Rechtsprechung zu besagter Materie, nicht allenfalls Erlasse in Form von Verordnungen zur Lösung der Problematik Hilfe bieten würden⁶. Dieser Bericht greift zur Veranschaulichung der Thematik die in Art. 34 Abs. 4 SVG legifizierte Norm bezüglich der Strafbarkeit des ungenügenden Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren unter Personenfahrzeugen auf. Dabei soll unter der Würdigung dieses Gebots kritisch Stellung zur Anforderung an die Normdichte im Strassenverkehrsrecht in der Schweiz genommen werden.

4 In der Praxis werden nicht nur die Entscheide der Strafbehörden, sondern vermehrt auch diejenigen der Administrativmassnahmenbehörde aufgrund ihrer Härte für den Einzelnen oftmals als Strafe empfunden und von Lehre durch verschiedener Gründe, u.a. der Kostenregelung der Verfahren, immer mehr auch als solche angesehen, vgl. SCHAFFHAUSER 2011, 289.

5 BSK Strafrecht I/ POPP, Peter / LEVANTE, Patrizia, Art. 1 N 31.

6 Als Beispiel: Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr vom 21. März 2003, SR 741.13.

B. Legalitätsprinzip und Bestimmtheitsgebot

Um der Kernfrage nach der erforderlichen Normdichte im Strassenverkehrsrecht nachzugehen, ist es unerlässlich, vorab allgemein klarzustellen, welchen Anforderungen dem Gesetzgeber diesbezüglich im strafrechtlichen Legiferierungsprozess begegnen. Der Ansatz dazu ist in Art. 7 EMRK bzw. Art. 5 Abs. 1 sowie Art. 164 Abs. 1 lit. c BV im sog. Legalitätsprinzip zu suchen⁷.

Der verfassungsrechtliche Grundsatz *nulla poene sine lege* ist nicht nur für das Kernstrafrecht anwendbar. Vielmehr findet er über die Verweisnorm in Art. 333 StGB auch Eingang in die Nebenstrafgesetze wie bspw. in das SVG⁸. Daraus folgt, dass er auch für Massnahmen zu berücksichtigen ist⁹. Schutz findet der Einzelne einerseits vor ungesetzlichem Schuldspruch, andererseits aber auch vor ungesetzlicher Sanktion¹⁰. Der Grundsatz *nulla poene* dient folglich dem Schutz vor Willkür bzw. der Rechtssicherheit¹¹. Das Bundesgericht¹² fordert daraus, dass immerhin „die Merkmale strafbaren Verhaltens und dessen Folgen im Zeitpunkt seiner Ausführung bestimmt und für jedermann klar erkennbar sein müssen“. Ob für einen staatlichen Eingriff in die Rechte des Einzelnen ein Gesetz im formellen oder lediglich im materiellen Sinne erforderlich ist, beantwortet die höchstrichterliche Rechtsprechung¹³ dahingehend, dass „jede Strafe, die einen Freiheitsentzug mit sich bringt, ... als schwerer Eingriff in die persönliche Freiheit einer klaren Grundlage in einem formellen Gesetz“ bedarf.

Aus dem Legalitätsprinzip wird nebst dem Rückwirkungsverbot auch das Verbot unbestimmter Strafvorschriften, das sog. Bestimmtheitsgebot, abgeleitet. In Letzterem sind die Kriterien zur Beurteilung der erforderlichen Normdichte von Rechtssätzen zu suchen¹⁴.

7 BSK Strafrecht I-POPP, Peter/ LEVANTE, Patrizia, Art. 1 N8; vgl. auch HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, §7, N373.

8 BSK Strafrecht I-POPP, Peter/Levante, Patrizia, Art. 1 N8; TRECHSEL/JEAN-RICHARD: StGB PK, Art. 1 N7.

9 STRATENWERTH, §4 N8; TRECHSEL/JEAN-RICHARD: StGB PK, Art. 1 N10.

10 TRECHSEL/JEAN-RICHARD: StGB PK, Art. 1 N2.

11 TRECHSEL/JEAN-RICHARD: StGB PK, Art. 1 N3, vgl. auch TSCHANNEN, §7, N100f.

12 BGE 112 Ia 113.

13 BGE 99 Ia 269; 118 Ia 319; 112 Ia 112 f; STRATENWERTH, §4, N7.

14 STRATENWERTH, §4 N9-16.

1. Bedeutung und Konsequenzen des Bestimmtheitsgebots

1.1. Allgemein

Um der Frage nach der im Einzelfall zu fordernden Normdichte nachzugehen, gilt es vorab, das Bestimmtheitsgebot näher zu betrachten.

„Ein Rechtssatz, auf den sich eine Verfügung stützt, muss genügend bestimmt sein. Das Handeln der Verwaltungsbehörden muss im Einzelfall voraussehbar und rechtsgleich sein. Blankettermächtigungen, die den Behörden völlig freie Hand lassen und sie dazu ermächtigen, von Fall zu Fall zu entscheiden, sind unzulässig“¹⁵. So trivial und eindeutig diese Aussagen auch für sich stehen mögen, so vielseitig und komplex ist die Abklärung nach dem teleologischen Inhalt dieses verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebots.

Die Frage nach der erforderlichen Bestimmtheit einer Norm klärt den „Grad der im Rechtssatz enthaltenen, mit den üblichen Mitteln der Auslegung ohne weiteres erkennbaren Determinierung, den Grad der Bindung der rechtsanwendenden Instanzen durch das Gesetz“. Die Unbestimmtheit einer Norm wird als eine „vom Gesetzgeber gewollte (oder zumindest in Kauf genommene) Offenheit“ erkannt¹⁶. Diesbezügliche Gedankengänge sind nicht nur für die richterliche Urteilsfindung von Bedeutung, vielmehr entscheidet sich dadurch, ob eine gesetzliche Regelung durch ihre Vergleichbarkeit¹⁷ auch auf Akzeptanz in der Bevölkerung stösst. Sind Normen lediglich vage, bspw. als Blankettvorschriften formuliert, so wird dem Ermessen der Richter eine Gewichtung zugestanden, was im Volksmund gerne als Willkür betitelt wird. Genau an dieser Stelle erlangt das Bestimmtheitsgebot wesentliche praktische Bedeutung¹⁸. Stellt sich somit die Frage, welche Dichte der Normierungen, insbesondere bei der Statuierung von Blankettstrafnormen, dem verfassungsmässigen Prinzip der *nulla poene sine lege certa* im jeweiligen Einzelfall am besten entspricht bzw. was diesbezüglich berücksichtigt werden muss.

¹⁵ HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, § 7, N386; vgl. RHINOW/SHEFER, N1202.

¹⁶ DUBS in ZSR, 223, I.1.

¹⁷ HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, § 7, N373.

¹⁸ BSK Strafrecht I-POPP, Peter/LEVANTE, Patrizia, Art. 1 N31, mit Verweis auf M. V. D. KERCHOVE, La rédaction des normes pénales: unité ou fragmentation? FS-Morand, 167 ; und TAG, FS-Zobl, 12.

1.2. Rechtssicherheit

Warum soll ein Rechtssatz überhaupt eine gewisse inhaltliche Bestimmung aufweisen? Dazu sind folgende Vorüberlegungen immanent: Der Gesetzgeber legt im Legiferierungsprozess bereits anfänglich fest, wie er die Entscheidungskompetenz verteilen will. Wählt er die unbestimmte, offene Form der Generalklauseln bzw. Blankettvorschriften, so tritt das Einzelfallermessen als Urteilsgrundlage für die normvollziehende Instanz in den Vordergrund¹⁹. Wählt er allerdings eine kasuistische, d. h. eine ganz präzise formulierte Normierung, so schränkt er diese Kompetenz dementsprechend ein²⁰. Diese Vorüberlegung klärt aber noch nicht die Frage, welche inhaltliche Bestimmtheit ein Rechtssatz im Einzelfall aufzuweisen hat. Unwiderlegbar ist, dass im Sinne einer überschaubaren und auf das Wesentliche beschränkte Gesetzgebung eine allzu detailliert ausformulierte Norm zu vermeiden ist. Andernfalls würden Urteile vorweggenommen²¹ und die Flexibilität des Rechtsanwenders eingeschränkt²². Demgegenüber ist die durch die Voraussehbarkeit und Berechenbarkeit für den Betroffenen gewährleistete Rechtssicherheit, ein wesentliches und nicht zu vernachlässigendes Element unseres Rechtsstaates²³. Überlässt es der Gesetzgeber den normvollziehenden Instanzen aufgrund abstrakter Normierungen, Einzelfalllösungen zu kreieren, so werden den eingangs erwähnten Diskussionen über die Willkür staatlichen Handelns unweigerlich Argumente geliefert²⁴.

1.3. Gesetzesvorbehalt

Einen weiteren Teilaspekt in der Diskussion zur optimalen Bestimmtheit von Rechtssätzen bildet das Erfordernis der gesetzlichen Grundlage bei Grundrechtseingriffen. Im Bereich derartiger Einschränkungen verfassungsmässiger Rechte wird an das Erfordernis der Legitimation mittels gesetzlicher Grundlage eine erhöhte Anforderung gestellt²⁵. Das Bundesgericht²⁶ signalisiert, dass jeder Freiheitsentzug einen schwerwiegenden

¹⁹ BSK Strafrecht I-POPP, Peter/LEVANTE, Patrizia, Art. 1 N31.

²⁰ HANGARTNER, St. Galler Kommentar zu Art. 5 BV, Rz. 11.

²¹ DUBS in ZSR, 224, I.2.a; KREY, N134.

²² BSK Strafrecht I-POPP, Peter/LEVANTE, Patrizia, Art. 1 N32.

²³ DUBS in ZSR, 224, I.2.b; BSK Strafrecht I-POPP, Peter/LEVANTE, Patrizia, Art. 1 N32, vgl. auch HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, N372, KREY, N133f.

²⁴ Kritisch im Bezug auf Zweckmässigkeitsüberlegungen: HANGARTNER, St. Galler Kommentar zu Art. 5 Rz. 11; für eine offene Auslegung: KREY, N 121f.

²⁵ RHINOW/SCHEFER, N 1202f.; DUBS in ZSR, 225, I.3.

²⁶ BGE 99 Ia 269; 118 Ia 319; 112 Ia 112 f.

Eingriff in die persönliche Freiheit darstellt. Ausgehend von dieser These wäre permanent eine Legitimation durch eine formell gesetzliche Grundlage geschuldet. Dies führt zur Annahme, dass unweigerlich an diesen Gesetzesvorbehalt geknüpft, an die Bestimmtheit der belastenden Norm besondere Anforderungen zu stellen wären²⁷. Der genannte Gesetzesvorbehalt kann nur Berechtigung haben, wenn ihm auch eine ausreichende Gewichtung zugesprochen wird. Dies wiederum legt die Schlussfolgerung nahe, dass die Normierung in der Folge auch einen optimalen Bestimmtheitsgrad aufweisen muss und nicht ein unnötiges Ermessen der Gesetzesanwendung überlassen darf. Würde „jede noch so allgemeine Klausel, welche eine Anordnung dem Wortlaut nach deckt“, bereits als hinreichende, gesetzliche Grundlage angesehen, so würde der Vorbehalt des Gesetzes seine praktische Bedeutung grösstenteils verlieren. Aus der Analyse der oben genannten Gründe lässt sich zwischenzeitlich festhalten, dass sowohl das Prinzip der Rechtssicherheit wie auch das Prinzip des Gesetzesvorbehalts gewichtige Argumente für die Forderung nach Gesetzesbestimmtheit liefern. Die beiden Prinzipien dürfen somit im Bereich der belastenden Rechtsnormen, wie sie im Strassenverkehrsrecht zahlreich normiert sind, als die beiden Kernpunkte des Gebots *nulla poene sine lege certa* betrachtet werden²⁸.

1.4. Klassische Zweiteilung

Die Struktur der individualrechtseingreifenden Rechtsnormen ist gekennzeichnet durch eine Zweiteilung in Tatbestands- und Rechtsfolgeseite²⁹. Folglich ist auch das Bestimmtheitsgebot auf dieses Schema anzuwenden. Die Erscheinungsformen der Unbestimmtheit können somit einerseits danach eingeteilt werden, ob die Unbestimmtheit im Tatbestands- oder im Rechtsfolgeteil auftritt und andererseits, welcher Grad an Unbestimmtheit (z. B. freies Ermessen, unbestimmter Rechtsbegriff o. Ä.) vorliegt³⁰. Ist die Unbestimmtheit auf der Tatbestandsseite anzutreffen, so ist die Einräumung eines Entscheidungsspielraums oft auf die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe zurückzuführen. Dabei wird dem Rechtsanwender ein gewisser Beurteilungsspielraum³¹ bei der Subsumtion des Sachverhalts unter den offen formulierten Tatbestand zugestanden.

²⁷ DUBS in ZSR, 225, 3.

²⁸ DUBS in ZSR, 225, 4, vgl. auch HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, N368ff; KREY, N 120.

²⁹ TRECHSEL, §17-§19, STRATENWERTH, §4, N14.

³⁰ DUBS in ZSR, 229/230, 2./3.

³¹ Kritisch dazu STRATENWERTH, §4, N15.

Auf der Seite der Rechtsfolgen entsteht meist eine Wahlmöglichkeit zwischen ausdrücklich vorgesehenen Lösungen oder einer „nur durch Zweck und Ziel der Norm determinierten Skala“³². Damit wird wiederum ein breiter Ermessensspielraum zugelassen. Im Strassenverkehrsrecht hat der Gesetzgeber regelmässig in diese Richtung legiferiert. Art. 34 Abs. 4 SVG ist bspw. mit seiner Formulierung sowohl auf der Tatbestands- als auch auf der Rechtsfolgeseite unbestimmt, worauf weiter unten zurückgekommen wird. Bleibt die Frage nach dem Grund der Unbestimmtheit. Damit wird ermöglicht, diesen objektiv zu begründen, soweit ohne erhebliche Nachteile machbar, oder allenfalls als Folge einer Nachlässigkeit des Gesetzgebers anzugehen³³.

Rhinow/Schefer³⁴ nennen als mögliche Gründe einer unvermeidbaren Unbestimmtheit:

- die Komplexität der im Einzelfall erforderlichen Entscheidung,
- die Notwendigkeit einer erst bei der Konkretisierung möglichen Wahl,
- die nicht abstrakt erfassbare Vielfalt der zu ordnenden Sachverhalte.

Fest steht, dass sachbedingte Schwierigkeiten den Gesetzgeber zwingen können, der normvollziehenden Instanz einen Entscheidungsspielraum einzuräumen. Dabei drängt sich die Frage auf, ob bei geringfügigen Eingriffen eine unbestimmte Formulierung eher hinnehmbar sein soll als bei schwerwiegenden. Dafür sprechen könnte, dass gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung bei schwerwiegenden Eingriffen ein Gesetz im formellen Sinn als Legitimationsgrundlage gefordert wird. Als Umkehrschluss daraus liesse sich schliessen, dass bei weniger schwerwiegenden Eingriffen auch die Ansprüche an die Bestimmtheit herabgesetzt werden dürften³⁵. Ergebnis daraus wäre, dass, wenn sich ein Verkehrsteilnehmer lediglich eine Übertretung zu Schulden kommen lässt, also bspw. innerorts mit 68 km/h statt der erlaubten 50 km/h³⁶ geblitzt wird, die Anforderungen an die Bestimmtheit der Norm gering wären. Führt man diese Überlegung weiter, so kommt man zum Schluss, dass für die Strafbarkeit nach Art. 90 Ziff. 1 i. V. m. Art. 34 Abs. 4 SVG eine unbestimmte Formulierung des Artikels durchaus tragbar wäre. Beim gleichen Delikt in der qualifizierten Begehung³⁷, also bspw. beim Auffahren mit einer Annäherungsdistanz von 10 m bei einer gefahrenen Geschwindig-

³² DUBS in ZSR, 238, 4.b.

³³ DUBS in ZSR, 239, 5; vgl. dazu auch KREY, N 133.

³⁴ RHINOW/SCHEFER, N2625; vgl. auch BGE 131 II 271, 278; DUBS in ZSR, 241, 5.d.

³⁵ DUBS in ZSR, 242, 1.

³⁶ Gemäss Art. 4a VRV.

³⁷ Kritische Betrachtung dieser Unterscheidung unter 5.3.

keit von ca. 120 km/h³⁸ allerdings nicht mehr. Dieser Widerspruch kann kaum im Sinne der Verfassung sein. Unbestimmtheit lässt sich nicht mit der Geringfügigkeit der vorgesehenen Rechtsfolge begründen. Sie kann höchstens mit der Unmöglichkeit, alle entscheidenden Wertungskomponenten in einem praktikablen Rechtssatz zu fixieren, und mit der Notwendigkeit der Ermessenseinräumung zu Gunsten der anwendenden Instanz erklärt werden³⁹. Es lässt sich somit als Zwischenfazit festhalten, dass, wo Bestimmtheit möglich ist, der Gesetzgeber diese auch wahren muss.

1.5. Bestimmtheit von Verhaltensnormen in concreto

DUBS⁴⁰ geht bei Rechtssätzen, die durch Androhung von Sanktionen ein Verhalten der Adressaten bewirken sollen, noch einen Schritt weiter. Nach seiner Ansicht soll nur eine bestimmte Vorschrift, aus der sich eindeutig entnehmen lässt, welches Verhalten vom Normadressaten verlangt wird, ausreichende Grundlage zu einer Sanktion bei deren Nichteinhalten bieten. Folglich könne niemand zur Rechenschaft gezogen werden, für den nicht erkennbar war, welches Verhalten Basis der diesbezüglichen Strafbarkeit bildete. Er erachtet die hinreichende Umschreibung des gesetzestreu- oder gesetzeswidrigen Tuns als selbstverständliche Voraussetzung der beabsichtigten Wirkung⁴¹. Ob diese Forderung im Strassenverkehrsrecht Beachtung findet, gilt es weiter unten zu analysieren.

1.6. Folgerungen zum Prinzip der *nulla poene sine lege certa*

Aus dem Prinzip der *nulla poene sine lege certa* folgt, dass die Strafnormen so genau zu formulieren sind, dass der Bürger sein Verhalten danach richten und die Folgen daraus erkennen kann⁴². Nichtsdestotrotz kann der Gesetzgeber bei individualrechtseingreifenden Rechtsnormen ein gewisses Mass an Unbestimmtheit unter Umständen nicht umgehen, ist aber dazu angehalten, dies wenn immer möglich zu vermeiden⁴³. Die optimale Bestimmtheit kann nicht von der Schwere des Eingriffs abhängig gemacht werden⁴⁴. Sie

³⁸ BGE 131 IV 133.

³⁹ DUBS in ZSR, 424/243, 1; KREY, N 121.

⁴⁰ DUBS in ZSR, 245, 3.

⁴¹ DUBS in ZSR, 245, 3.; vgl. auch HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, §7, N388, STRATENWERTH, §4, N 15.

⁴² DONATSCH/TAG, §4, 1.b).

⁴³ Vgl. auch: KREY, N 121f.

⁴⁴ Anderer Meinung: HANGARTNER, St. Galler Kommentar zu Art. 5 BV, N11.

ist unter den Gesichtspunkten der möglichen Präzisierung einerseits sowie den praktischen Forderungen nach Flexibilität für die anwendende Instanz andererseits festzulegen und im Einzelfall im Rahmen der Rechtsetzung bewusst zu bestimmen.

In der Folge gilt es somit zu prüfen, inwiefern die erwähnten Anforderungen an die Bestimmtheit im Strassenverkehrsrecht tatsächlich Anwendung finden. Dieser Fragestellung soll am Beispiel der Normierung zur Abstandsregelung in Art. 34 Abs. 4 SVG empirisch nachgegangen werden. Vorab werden Möglichkeiten eruiert, durch welche einer allfällig mangelnden Bestimmtheit der Normen im SVG begegnet werden könnte.

2. Legalitätsprinzip und Rechtsgrundlagen im Strassenverkehr

2.1. Sedes materiae

Das Strassenverkehrsrecht sah sich nach dem 2. Weltkrieg durch die Entwicklung des Verkehrs, des Verkehrsablaufs sowie sämtlicher Verkehrsarten enormen Strapazen ausgesetzt⁴⁵. So wurde das im Jahre 1932 erlassene Motorfahrzeuggesetz⁴⁶ im Jahre 1958 durch das SVG ersetzt, welches - durch einige Teilrevisionen erweitert - bis heute Bestand hat. Nebst etlichen weiteren Verordnungen, die jedoch in dieser Arbeit mangels Relevanz keine Erwähnung finden, erliess der Bundesrat am 13. November 1962 die Verkehrsregelverordnung⁴⁷. Daraus ist bezüglich der Abstandsregelung ausschliesslich Art. 12 VRV zu beachten. Eine weitere Verordnung, auf die in der Diskussion zur konkreten Formulierung einzugehen ist, ist die am 21. März 2003 erlassene Blutalkoholverordnung⁴⁸.

2.2. Zuständigkeit zur Rechtsetzung

Unabhängig von der finalen Beurteilung der optimalen Bestimmtheit einer Norm im Strassenverkehrsrecht gilt es zuvor zwei Vorfragen zu beurteilen:

1. Wie die Zuständigkeit zur Gesetzgebung gemäss Verfassung verteilt ist und
2. ob und in welchem Masse dem Zuständigen auch die Möglichkeit zusteht, eine konkretere Regelung zu treffen.

⁴⁵ SCHERRER, §1, 1.

⁴⁶ Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932, abgekürzt Motorfahrzeuggesetz (MFG).

⁴⁷ Verkehrsregelverordnung, vom 13. November 1962, SR 741.11.

⁴⁸ Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr, abgekürzt (VBak), vom 21. März 2003, SR 741.13.

Im Bereich des Strafrechts wurde dem Bund durch Art. 123 Abs. 1 BV eine „konkurrierende, nicht auf die Grundsatzgesetzgebung beschränkte Zuständigkeit mit nachträglich derogatorischer Wirkung“⁴⁹ zugestanden. Gleichzeitig ist der der Bund aufgrund von Art. 82 Abs. 1 BV verpflichtet, seine umfassende Kompetenz zum Erlass von Vorschriften über den Strassenverkehr wahrzunehmen⁵⁰.

Nachdem der Bundesrat im Jahre 1932 das Motorfahrzeuggesetz in Kraft gesetzt hatte, ersetzte er dieses 1958 durch das heutige SVG und macht somit abermals von seiner Kompetenz zur Rechtsetzung Gebrauch. Besagtes Gesetz wurde einigen Teilrevisionen unterzogen, die letzte im Jahre 2001.

Um im Bereich des SVG konkrete Ausführungen zu normieren, bedient sich der Gesetzgeber sog. Vollziehungs- und gesetzesvertretenden Verordnungen⁵¹. Durch letztere Verordnungsart hat der Bundesrat, gestützt auf Art. 55 Abs. 6 SVG, bspw. die VO über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr erlassen. Vollziehungsverordnungen führen die Regelung des Gesetzes durch Detailvorschriften näher aus und beruhen auf der allgemeinen, von der Verfassung eingeräumten Vollzugskompetenz. Im Gegensatz dazu beruhen gesetzesvertretende Verordnungen auf einer direkten Delegation in einem Gesetz selbst⁵². Ist die Frage der Zuständigkeit zur Rechtsetzung im SVG zu Gunsten des Bundesrates geklärt bleibt somit zu prüfen, welchen Rahmenbedingungen er sich bei der Verordnungsgebung begegnet sieht.

2.3. Anforderungen an Vollziehungsverordnungen

Das Strassenverkehrsgesetz verweist in Art. 106 Abs. 1 explizit auf die Kompetenz des Bundesrates, die „zum Vollzug des SVG notwendigen Vorschriften auf dem Verordnungswege zu erlassen“⁵³. Dabei sind ihm allerdings bzgl. der Anforderungen einige Rahmenbedingungen gesetzt, deren Nichteinhalten zur Verletzung von verfassungsmässigen Prinzipien führen⁵⁴. So dürfen sich Vollziehungsverordnungen nur auf eine Materie beziehen, die Gegenstand des zu vollziehenden Gesetzes ist (1). Darüber hinaus darf

⁴⁹ SCHWARZENEGGER et al, §3 1.

⁵⁰ WEISSENBERGER Art. 106, N1; SCHAFFHAUSER, St. Galler Kommentar zu Art. 82, N 2; BGE 127 I 60 E.4b.

⁵¹ Auf die Diskussion, ob eine Unterscheidung der beiden Verordnungsarten sinnvoll bzw. überhaupt möglich ist, wird hier mangels Relevanz verzichtet.

⁵² HÄFELIN/HALLER/KELLER, §61, N1857/1859f; TSCHANNEN, §46, N 16f.

⁵³ GIGER, Art. 106, N1.

⁵⁴ HÄFELIN/HALLER/KELLER, §61, N1860.

der Gesetzgeber dieses Gesetz selbstverständlich nicht aufheben oder abändern (2). Im Weiteren müssen die Verordnungen die Zielsetzung des Gesetzes beachten, d. h. dieses ergänzen oder spezifizieren (3). Schliesslich dürfen dem Bürger keine neuen Pflichten durch den Erlass der Verordnung auferlegt werden (4)⁵⁵. Finden all diese Kriterien im Legiferierungsprozess Beachtung, so könnte folglich auch im SVG eine Vollziehungsverordnung zur Regelung des Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren geschaffen werden.

2.4. Zwischenfazit

Der Bund hat im Rahmen seiner Zuständigkeit durch den Erlass des SVG von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht. Die Vorfragen bezüglich der Kompetenz zur Rechtsetzung und der Konkretisierung der Normen können dahingehend beantwortet werden, dass der er entweder gestützt auf eine explizite Delegationsnorm eine gesetzesvertretende Verordnung erlassen oder sich unter Wahrung der diesbezüglichen Rahmenbedingungen die Vollziehungsverordnung nutzen kann. Aufgrund des Fehlens eines ausdrücklichen Verweises in Art. 34 SVG besteht an dieser Stelle lediglich - aber immerhin - die Möglichkeit, eine detailliertere Regelung mittels einer bundesrätlichen Vollziehungsverordnung zu schaffen.

In der Folge gilt es der Kernfrage auf den Grund zu gehen und somit zu prüfen, wie der Gesetzgeber sich mit dem Bestimmtheitsgebot im SVG beschäftigt hat und ob allenfalls an gewissen Stellen konkretere Lösungen, bspw. in Form von Vollziehungsverordnungen, wünschenswert wären.

3. Praxisbeispiele

Zur Veranschaulichung der Problematik unbestimmter Strafvorschriften und zur Diskussion des Bestimmtheitserfordernisses strassenverkehrsrechtlicher Normen werden an dieser Stelle zwei Praxisbeispiele erläutert. Im Folgetext wird an ausgewählten Textstellen bewusst darauf Bezug genommen und aufgezeigt, weshalb der Normdichte eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung zuzustehen ist.

⁵⁵ WEISSENBERGER, Art. 106, N4, vgl. auch BIAGGINI, in: BIAGGINI/GÄCHTER/KIENER (Hrsg.), Staatsrecht, §19 N30-37; RHINOW/SCHEFER, §27, N 2691 f; TSCHANNEN, §46, N18f.

3.1. Relevanz des Mitverschuldens

Vorwurf des zu geringen Abstands beim Hintereinanderfahren auf der Autobahn H18 in Reinach, Entscheid⁵⁶: Nichtanhandnahmeverfügung

In rubrizierter Angelegenheit wurde einem Beschuldigten vorgeworfen, den ausreichenden Abstand zum vor ihm fahrenden Lieferwagen bei einer gemessenen Geschwindigkeit von 83km/h nicht eingehalten zu haben. Die angetroffene Örtlichkeit zeichnet sich dadurch aus, dass aus zwei Fahrbahnen auf eine einzelne verengt wird, wobei die rechte Fahrbahn in der Linken aufgeht. Die rapportierende Polizeipatrouille fuhr dabei von Reinach her kommend auf die Autobahn auf und filmte sogleich den Beschuldigten, wie er dem vor ihm fahrenden Lenker angeblich zu nahe auffuhr. Dem Beschuldigten wurde aufgrund des Vorwurfs zwar nur eine Übertretung zur Last gelegt, eine diesbezügliche Verurteilung hätte für ihn aber, aufgrund seines strassenverkehrsrechtlichen Leumunds, einen unbefristeten Führerausweisentzug nach sich gezogen. Im rechtlichen Gehör macht der Beschuldigte durch seine Rechtsvertretung zutreffend geltend, dass ihm keinerlei Verschulden am geringen Abstand zur Last gelegt werden kann. Dies darum, da der vor ihm fahrende Lieferwagen kurz vor Spurverengung durch sein Einspurmanöver den geringen Abstand zum Beschuldigten herbeiführte und folglich auch zu verantworten hat. Der zuständige Staatsanwalt verfügte in casu die Nichtanhandnahme, dies trotz der herrschenden Rechtsprechung des Bundesgerichts zur Unbeachtlichkeit des Mitverschuldens des voranfahrenden Fahrzeuglenkers⁵⁷.

3.2. Kolonnenverkehr

Vorwurf des zu geringen Abstands beim Hintereinanderfahren auf der Autobahn A2 in Basel, Verhandlung vor dem Strafgericht Basel-Stadt ausstehend

In rubrizierter Angelegenheit wird ein Fahrzeuglenker beschuldigt, den ausreichenden Abstand zu dem vor ihm fahrenden Fahrzeug nicht eingehalten zu haben. Der Vorwurf ist auf eine Strecke von 90 Sekunden beschränkt, in der sich auf der mit 80 km/h ausgeschilderten Autobahnstrecke eine Kolonne von drei Fahrzeugen gebildet hat, welche sich mit durchschnittlich ca. 68 km/h fortbewegt. Das Verkehrsaufkommen ist allge-

⁵⁶ Beschwerdeentscheid des Kantonsgerichts Basel-Landschaft, Abteilung Strafrecht vom 10. Januar 2012 (470 11 207).

⁵⁷ WEISSENBERGER, Art. 34, N61 mit Verweis betreffend der unerlaubten Verschuldenskompensation im Strafrecht, vgl. BGE 116 IV 294, E. 2a. Kritisch dazu NIGGLI / FIOLOKA in PROBST / WERRO, 133.

mein hoch, die Fahrbahn trocken und die Sicht nicht beeinträchtigt. Der beschuldigte Fahrzeuglenker befindet sich als sog. „Sandwichwagen“ in der Mitte der Kolonne. Der vor ihm fahrende Lenker fährt, ohne ersichtlichen Grund, statt der erlaubten 80 km/h lediglich durchschnittlich 68 km/h. Der hinter dem Beschuldigten fahrende Automobilist schliesst über eine weite Strecke sehr dicht zum Beschuldigten auf, was diesem wiederum verunmöglicht bzw. unter Wahrung der erforderlichen Verkehrssicherheit erschwert, durch Abbremsen seinerseits den Abstand zum vor ihm fahrenden Lenker wieder herzustellen. Dem Beschuldigten droht nebst einer hohen Geldbusse ein Führerausweisentzug von mindestens drei Monaten.

3.3. Zwischenfazit

Die vorgebrachten Beispiele zeigen, dass im Einzelfall verschiedenste Kriterien für die Frage des strafbaren Verhaltens (u.a. gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG) eine Rolle spielen. De lege lata ist es Aufgabe der Judikative, diese Kriterien zu bewerten und unter den genannten Tatbestand zu subsumieren. Fraglich ist, ob durch die offene Formulierung der genannten Gesetzesartikel nicht unnötige – und unzulässige – Ermessensspielräume geschaffen werden. Zweifelhaft ist dies mit Blick auf das Bestimmtheitsgebot, die Akzeptanz der Rechtsanwendung sowie allenfalls sogar bestimmter Verfassungsvorgaben. Um den hier genannten Fragestellungen begegnen zu können, gilt es vorab die Funktionalität des SVG im Allgemeinen sowie die Norm zum Abstandhalten beim Hintereinanderfahren im Besonderen zu erläutern.

4. Grundtatbestand: Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 1 und 2 SVG

4.1. System der Sanktionierung von Verkehrsregelverletzungen de lege lata

Um der verfassungsmässigen Verpflichtung zur Regelung des Strassenverkehrs nachzukommen, sanktioniert der Bund gestützt auf Art. 90 SVG Verkehrsregelverstösse. So dann werden sämtliche Verkehrsregelverletzungen nach Art. 90 Ziff. 1 oder Ziff. 2 SVG bestraft⁵⁸, welche nicht als leichte Formen durch das OBG bzw. die OBV privilegiert behandelt werden. Das Bundesgericht⁵⁹ hält bereits im Jahre 1974 fest, dass es zur Begründung eines diesbezüglichen Urteils aufgrund der Abstraktheit des normierten Wort-

⁵⁸ NIGGLI / FIOLKA in PROBST / WERRO 100ff.

⁵⁹ BGE 100 IV 73; WEISSENBERGER, Art. 90, N2.

lauts⁶⁰ in Art. 90 SVG jeweils eines Verkehrsregelverstosses aus dem 3. Teil des Gesetzes⁶¹ bzw. einer Regelung aus einer darauf gestützten bundesrätlichen Vollziehungsvorschrift⁶² bedarf. Aufgrund der Dualität von Straf- und Massnahmenwesen ist im Einzelfall für den Betroffenen aber nicht nur entscheidend, ob seine verkehrsrechtliche Verfehlung als Übertretung oder als Vergehen geahndet wird. Im Empfinden der Bevölkerung ist die unweigerlich an den Strafanscheid geknüpfte Verwaltungsmassnahme der kantonalen Administrativbehörde viel stärker gewichtet⁶³.

4.2. Einfache Verkehrsregelverletzungen i. S. v. Art. 90 Ziff. 1 SVG

Gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG wird mit Busse bestraft, wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt. Im Ergebnis bedeutet dies nichts anderes, als dass Art. 90 Ziff. 1 SVG sämtliche Verstösse aburteilt, welche nicht als Ordnungswidrigkeit privilegiert bzw. als grobe Verkehrsregelverletzung qualifiziert behandelt werden⁶⁴. Ein positiver Definitionsversuch für die einfachen Verkehrsregelverletzungen könnte somit dahingehend erfolgen, dass sie objektiv und subjektiv höchstens mittelschwer wiegen, negativ dahingehend, dass sie nicht schwer wiegen⁶⁵. Der Artikel 90 SVG allein bildet aufgrund seiner Abstraktheit keine Grundlage zur Urteilsfällung. Massgeblich ist immer die Ergänzung durch konkrete Verletzungstatbestände⁶⁶ (vgl. 3.1.), wie sie bspw. Art. 34 Abs. 4 SVG bzw. Art 12 Abs. 1 VRV⁶⁷ darstellen. Die strafrechtliche Folge einer diesbezüglichen Verfehlung wird als Übertretung gewertet und folglich gemäss Art. 103 StGB lediglich mit Busse bestraft⁶⁸. Dies wiederum hat zur Folge, dass die meisten Verfehlungen gemäss Art. 90 Ziff.1 SVG im Strafbefehlsverfahren erledigt werden können. Aufgrund der Einfachheit und Wirtschaftlich-

⁶⁰ Es handelt sich in casu um eine Blankettstrafnorm, aus welcher noch nicht genau herausgeht, welches Verhalten strafbar ist. Es bedarf jeweils eines Verweises zu einer blankettausfüllenden Norm, die „mit der Strafnorm zusammen zu lesen und auszulegen ist.“ BGE 6B_385/2008/bri vom 21. Juli 2008.

⁶¹ GIGER, N1. 369.

⁶² WEISSENBERGER, Art. 90, N4, dazu betreffend der Verfassungsmässigkeit kritisch NIGGLI / FIOOLKA anlässlich der Strassenverkehrsrechtstagung 2012 am 15. Juni 2012 in Fribourg.

⁶³ SCHAFFHAUSER 2011, 289.

⁶⁴ NIGGLI / FIOOLKA in PROBST / WERRO 100.

⁶⁵ WEISSENBERGER, Art. 90, N 447.

⁶⁶ GIGER, Komm. SVG Art. 90, N1.

⁶⁷ WEISSENBERGER, Art. 90, N4.

⁶⁸ GIGER, Komm. SVG Art. 90, N5; WEISSENBERGER, Art. 90, N. 10.

keit wird die breite Masse an geringfügiger, im Rahmen des Verkehrsstrafrechts begangener Alltagsdelinquenz, im Ordnungsbussenverfahren abgehandelt. Wird somit ein Busszettel bspw. aufgrund zu langen Parkens in der blauen Zone ausgestellt, folgt lediglich im Falle des Nichtbezahlens ein ordentliches Verfahren⁶⁹. Einfache Verkehrsregelverletzungen können somit als Auffangbecken für die geringfügige Alltagsdelinquenz im Strassenverkehr angesehen werden und finden im Empfinden der Bevölkerung aufgrund der minimalen Bestrafung nur geringe Beachtung. Gestützt darauf zu schliessen, dass an die Bestimmtheit dieser Normen geringere Anforderungen zu stellen wären als bei schweren Fällen, ist wie weiter oben erläutert aber unzulässig.

4.3. „Schwere Fälle“ gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG

Eine qualifizierte Verletzung der Verkehrsregeln ist erfüllt, wenn sie als „grob“ einzu-
stufen ist und der Täter dabei „eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervor-
ruft oder in Kauf nimmt“⁷⁰. Eine grobe Verletzung ist dann anzunehmen, wenn der Tä-
ter einerseits subjektiv „ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges
Verhalten“ an den Tag legt, was „schweres Verschulden, mindestens grobe Fahrlässig-
keit“ voraussetzt⁷¹ und zeitgleich auch objektiv eine wichtige Verkehrsvorschrift in gra-
vierender Weise betroffen ist⁷². Bereits aus dieser Formulierung lässt sich erkennen, wie
„schwammig“ die Abgrenzungskriterien der höchstrichterlichen Rechtsprechung ge-
wählt wurden. Im Hinblick auf eine mögliche Vollziehungsverordnung zum Gebot des
Abstandhaltens werden an dieser Stelle kurz einzelne Problempunkte angesprochen.
Gemäss der Umschreibung des Bundesgerichts müssen wichtige Verkehrsvorschriften
verletzt werden, damit ein Vergehen nach Art. 90 Ziff. 2 SVG vorliegt. Daraus liesse
sich unweigerlich schliessen, dass die Verletzung unwichtiger Verkehrsregeln unmög-
lich die Ahndung nach Art. 90 Ziff. 2 SVG nach sich ziehen kann⁷³. Damit bleibt einzig
die Frage zu prüfen, welche Verkehrsregeln denn nun „wichtig“ bzw. welche „unwich-
tig“ sind. Es wird der Einfachheit halber in der Folge davon ausgegangen, dass die

⁶⁹ GIGER, Art. 90, N7; Art. 1 i.V.m. Art. 3a Abs. 2 OBG.

⁷⁰ GIGER, Komm. SVG Art. 90, N10; WEISSENBERGER, Art. 90, N49 mit Verweis bzgl. des Ausrei-
chens der Grobfahrlässigkeit auf BGE 126 IV 192 E. 3; 118 IV 84 E. 2a.

⁷¹ BGE 99 IV 280; GIGER, Komm. SVG Art. 90, N 11.

⁷² BGE 106 IV 387 ff.; GIGER, Komm. SVG Art. 90, N11.

⁷³ NIGGLI / FIOKA in PROBST / WERRO 111; erklärend: WEISSENBERGER, Art. 90, N45ff; GI-
GER, Art. 90, N11 mit Kritik am BGE 92 IV 146.

Norm in Art. 34 Abs. 4 SVG als „wichtig“⁷⁴ einzustufen ist und eine Verletzung auch nach Art. 90 Ziff. 2 SVG abgeurteilt werden kann. Doch der Begriffswirrwarr setzt sich fort. Unklar ist nicht nur, was mit dem „rücksichtslosen“ Verhalten gemeint ist, auch der Begriff der „ernstlichen Gefahr“ birgt einige Tücken. Art. 90 Ziff. 2 SVG kann nur dann zur Anwendung kommen, wenn der Verkehrsteilnehmer durch sein Verhalten eine ernstliche Gefahr für andere schafft. Wie Art. 90 Ziff. 1 SVG stellt auch die qualifizierte Tatvariante ein Gefährdungsdelikt dar. Diese Gefährdung kann abstrakt oder konkret sein⁷⁵. Eine weitere Unterteilung der Gefahr in abstrakt, erhöht abstrakt oder gar konkret ist somit von grosser Bedeutung, da dies entscheidet, ob jemand nach Ziff. 1 oder Ziff. 2 des Artikels zu verurteilen ist. Ausgehend von der Annahme, dass die Gerichte im Einzelfall die Gefährdungslage auch tatsächlich konsequent durchprüfen, was insbesondere bei der Schematisierung der Geschwindigkeitsverstösse fraglich erscheint⁷⁶, ist dies bei der Abstandsregelung hervorzuheben. Dazu folgende Vorüberlegung: Verletzt ein Verkehrsteilnehmer Art. 34 Abs. 4 SVG bzw. Art. 12 VRV, dann muss er gemäss Gesetzestext zu nahe an den Voranfahrenden auffahren. Er muss so nahe auffahren, dass wenn der Vordere plötzlich bremst, er nicht mehr rechtzeitig halten kann und deshalb einen Unfall (mit-)verursacht. Im Umkehrschluss bedeutet dies nichts anderes, als dass er sich korrekt verhält, wenn er in der geschilderten Situation noch rechtzeitig anhalten kann. Anhand dieser Vereinfachung wird ersichtlich, dass die Einführungsbeispiele bereits aufgrund der beteiligten Fahrzeuge unterschiedlich zu beurteilen wären. Mitursächlich für den Bremsweg ist in der Regel insbesondere das Gewicht des Motorfahrzeuges. Daraus lässt sich folgern, dass hinter einem Lastwagen näher aufgeschlossen werden dürfte, als hinter einem PW. Überdies dürfte hinter einem Smart weniger nahe aufgeschlossen werden, als hinter einem „Normalwagen“ – eine Rechenübung würde beginnen. Wird diese Überlegung⁷⁷ auf die Gefahrenabstufung projiziert, so kommt man zu einem verblüffenden Ergebnis. Fährt der Verkehrsteilnehmer nämlich zu nahe auf, so schafft er unweigerlich eine grosse Unfallgefahr. Wie gross diese Gefahr in concreto ist, hängt von verschiedensten Umständen, namentlich vom Verhalten des Voranfahrenden, den übrigen Verkehrsteilnehmern und von einer gewissen Zufallsquote ab. Klar ist, dass die

⁷⁴ Bestätigend: BGE 131 IV 133 E. 3.2.1; 115 IV 248 E. 3a.

⁷⁵ NIGGLI / FIOLOKA in PROBST / WERRO 111.

⁷⁶ NIGGLI / FIOLOKA in PROBST / WERRO 112; vgl. auch WEISSENBERGER, Art. 34, N53/54.

⁷⁷ Ausführungen von FIOLOKA anlässlich der Strassenverkehrstagung vom 14./15. Juni 2012 in Fribourg. Vgl. auch NIGGLI / FIOLOKA in PROBST / WERRO 132.

hier geschaffene Gefahr, beim Bremsen des Voranfahrenden einen Unfall (mit) zu verursachen, eine beachtliche ist. Denn: Bremst der Vordere, dann fährt der Hintere unweigerlich auf sein Heck auf. Fährt er nicht auf, so verhielt er sich, wie bereits oben erläutert, normkonform. Unbeachtet der Fragestellung, ob lediglich eine erhöhte abstrakte oder eine konkrete Gefahr vorliegt, ist sie im Zweifelsfall mindestens so hoch, dass sie vermutlich nicht mehr nach Art. 90 Ziff. 1 SVG abgeurteilt werden kann. Dieses Ergebnis ist anhand der aktuellen Praxis obwohl nachvollziehbar doch recht verblüffend. Art. 90 Ziff. 1 SVG dürfte bei Verstössen gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG bzw. 12 VRV in den seltensten Fällen noch Anwendung finden⁷⁸.

Die Rechtsprechung versucht sich mit einem strengen Schematismus zu helfen, um Rechtssicherheit zu schaffen. Dies misslingt aber aufgrund der Unschärfe der Begriffswahl regelmässig⁷⁹. Auch im angesprochenen Themenbereich des zu nahen Auffahrens ist diese Abgrenzung, wie dargelegt, problematisch. Die Zuhilfenahme von verschiedensten Zahlenwerten vermag, insbesondere aufgrund der kantonal unterschiedlichen Bestimmung und Handhabung⁸⁰, weniger zur Lösung der Problematik als zur Verwirrung beizutragen. Auch an dieser Stelle wäre eine Vereinfachung wünschenswert.

4.4. Auswirkungen auf die Massnahme der Administrativmassnahmenbehörde

Das schweizerische Strassenverkehrsrecht bedient sich eines dualistischen Sanktionensystems. Daraus folgt, oftmals zum Erstaunen der Betroffenen, auf eine strafrechtliche Aburteilung gemäss Artikel 90 SVG unweigerlich auch ein Administrativentscheid⁸¹.

⁷⁸ NIGGLI / FIOLKA in PROBST / WERRO 132/133; anderer Meinung: WEISSENBURGER, Art. 90 N73.

⁷⁹ NIGGLI / FIOLKA in PROBST / WERRO 127.

⁸⁰ DÄHLER/PETER/SCHAFFHAUSER, 949 f.

⁸¹ Die zweimalige Aburteilung desselben Sachverhalts durch Straf- und Administrativbehörde war für SCHAFFHAUSER (BE 1995, N 1979) mit dem Grundsatz *ne bis in idem* mit der Begründung, dass Massnahmen keine Strafen sein sollen, noch durchaus vereinbar. Kritischer dazu der gleiche Autor in der Kurzzusammenfassung in SCHAFFHAUSER 2011 (S. 289) des Geschäftsberichts des Bundesgerichts 2010, S.17, eingehend auf den Entscheid des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (i.S. Sergueï Zolotoukhine c. Russie vom 10. Februar 2009, requête 14939/03), mit der Begründung der doppelten Verfahrenskosten sowie der Empfindung der Betroffenen, dass die Massnahmen Strafen des Staates darstellen. Das Bundesgericht erachtet im Entscheid 128 II 173 das duale System weiterhin als legitim.

Dabei wird gestützt auf Artikel 16 bzw. 16a-c SVG⁸² zur Feststellung des legitimen Anspruches auf das Beibehalten der ausgestellten Polizeibewilligung⁸³ ein Verwaltungsverfahren durchgeführt. Es handelt sich im Falle eines Ausweisentzugs im Normalfall um einen sog. Warnungsentzug⁸⁴, dessen rechtliche Natur vom Bundesgericht als „eine um der Verkehrssicherheit willen angeordnete Verwaltungsmassnahme mit präventivem und erzieherischem Charakter“⁸⁵ eingestuft wurde.

Die neuere Tendenz des Bundesgerichts überarbeitet diese Wertung in Richtung *Administrativmassnahme mit Strafcharakter*, was angesichts der einschneidenden Wirkung auf den Betroffenen als vertretbar erscheint⁸⁶. Die Folge einer Verurteilung gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG ist für Ersttäter entweder eine Verwarnung oder ein 1-monatiger Führerausweisentzug⁸⁷. Die Unterscheidung erfolgt durch die Prüfung, ob der Verkehrsünder sich lediglich einer leichten Widerhandlung gemäss Art. 16a oder allenfalls einer mittelschweren Widerhandlung gemäss Art. 16b SVG strafbar gemacht hat.

Erfüllt der Delinquent Ziff. 2 des Artikels 90 SVG, so wird ihm der Führerausweis für mindestens 3 Monate entzogen⁸⁸. Wichtig zu erwähnen ist an dieser Stelle, dass die Administrativmassnahmenbehörde aufgrund des Koordinationsbedarfs bzgl. einheitlicher Urteile an den Entscheid der Strafbehörde gebunden⁸⁹ ist und folglich, mit wenigen Ausnahmen, die entsprechende Massnahme verfügen muss⁹⁰. Auch und vor allem diesbezüglich ist somit von Bedeutung, ob der Einzelne sein Verhalten in Vorfeld an einer

⁸² LEISER, 104.

⁸³ SCHAFFHAUSER BE 1995, N1979.

⁸⁴ Sicherungsentzüge werden lediglich im Rahmen von Art. 16d SVG angeordnet.

⁸⁵ BGE 102 1b 504 E. 4b.

⁸⁶ GIGER, Komm. SVG Art. 16, N15.

⁸⁷ WEISSENBERGER, Art. 90, N20.

⁸⁸ GIGER, Komm. SVG Art. 16a, N5; Art. 16b, N9; Art. 16c, N16; LEISER, 105-107.

⁸⁹ Nichtsdestotrotz wird auch im Verfahren der Administrativmassnahmenbehörde eine Frist zur Geltendmachung des Rechtlichen Gehörs gesetzt, die, aufgrund der Verfahrensphasen, meist vor der Frist zur Stellungnahme ggü. der Strafbehörde endet. Wird in der Folge das Rechtliche Gehör ggü. der Verwaltungsbehörde gewahrt, wird dieses Verfahren bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Entscheids der Strafbehörde sistiert. Eine Begründung dieser unnötigen Zweigleisigkeit ist nicht ersichtlich.

⁹⁰ SCHAFFHAUSER BE 1995, 2641 mit Verweis auf BGE 96 I 774, bestätigt in BGE 101 Ib 273, 102 Ib 196; kritisch NIGGLI / FIOLOKA in PROBST / WERRO S. 305/306 mit Verweis auf BGE 119 Ib 158, sowie 128 II 139.

Norm orientieren kann. Andernfalls folgt, wie dies die Praxis zu Art. 34 Abs. 4 SVG aktuell aufzeigt, auf eine Massnahme ein Unverständnis des Betroffenen.

4.5. Zwischenfazit

Ob im Einzelfall eine leichte, mittelschwere oder schwere Verletzung von Verkehrsregeln anzunehmen ist, kann nicht pauschal formuliert werden. Vielmehr kommt es zur Beurteilung der Strafe und schliesslich auch der Massnahme auf die jeweiligen Umstände an. Logische Folge daraus ist, dass es zu heiklen Abgrenzungsfragen kommt, welche Beurteilungsspielräume schaffen. Dabei entsteht die Gefahr, dass vergleichbare Sachverhalte widersprechend von den Straf- und den Verwaltungsbehörden beurteilt werden⁹¹.

DÄHLER/PETER/SCHAFFHAUSER⁹² verweisen bzgl. der Verfehlungen nach Art. 34 Abs. 4 SVG auf die „Buntscheckigkeit“ der Kriterienwahl für die Qualifikation bzw. die Wertung der Fälle. Dies wiederum eröffnet die Möglichkeit zur Diskussion im Volksmund, womit die Akzeptanz von Blankettvorschriften in der Öffentlichkeit auf die Probe gestellt wird. Bereits aus dem hier dargelegten Aspekt wäre eine möglichst objektivierte, einheitliche und klare Lösung bezüglich dieser Norm im 3. Teil des SVG wünschenswert.

In der Folge zu beantworten gilt es, wie die Normen zu erwähnter Thematik im Strassenverkehrsrecht de lege lata statuiert sind.

5. Legifizierte Normierungen zur Abstandsregelung

Um der Kernfrage nach der erforderlichen Bestimmtheit strassenverkehrsrechtlicher Normen auf den Grund zu gehen, wird hier die Regelung des Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren ausführlich behandelt. An besagtem Artikel soll die Bedeutung der Bestimmtheit erläutert werden. Des Weiteren soll aber auch aufgezeigt werden, welche Möglichkeiten zur Konkretisierung der aktuellen Formulierung zur Verfügung stünden.

⁹¹ WEISSENBERGER, Art. 90, N42, ausführlich dazu NIGGLI / FIOJKA in PROBST / WERRO 100ff.

⁹² DÄHLER/PETER/SCHAFFHAUSER, 950.

5.1. Allgemeines

Um die Gefahr von Auffahrunfällen zu reduzieren, hielt der Bundesrat in der Botschaft zum SVG⁹³ weiterhin an der antiquierten Formulierung bezüglich des Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren fest. Er plädierte abermals für die heutige, offen gestaltete Formulierung, welche ex aequo in das Gesetz übernommen wurde. Mit Erlass des VRV im Jahre 1962 wurde die Blankettvorschrift des Gesetzes ein Stück weit konkretisiert, untersteht aber nach wie vor einem enormen Auslegungsspielraum. Auch das Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr versucht sich in einer Konkretisierung der Formulierung. Es will den ausreichenden Abstand daran messen, dass bei einem plötzlichen Bremsen oder Anhalten ein Zusammenstoss vermieden werden kann.⁹⁴ All die Normen haben gemein, dass sie es vermeiden, einen objektivierten Ansatz in Form einer Bezifferung für den zu haltenden, ausreichenden Abstand zu wählen. Daraus folgt, dass eine Beurteilung im Einzelfall den Bezug verschiedenster Kriterien erfordert (vgl. 6.5). Lediglich der französische Code de la route hat im Jahre 2002 in Art. R. 412-12 Ziff. 1 letzter Satz⁹⁵ Position bezogen und mit der 2-Sekunden-Regel einen objektiven Massstab in den Tatbestand eingefügt. Es wird sich zeigen, ob weitere Länder diesem Beispiel folgen werden.

5.2. Der „ausreichende Abstand“ gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG

Die aktuelle Formulierung des deutschen Gesetzestextes zu besagter Norm verlangt vom Verkehrsteilnehmer, dass er einen ausreichenden Abstand zum Voranfahrenden einhalten muss. Der französische wie auch der italienische Text übernimmt die Formulierung mit der „*distance suffisante*“ bzw. der „*distanza sufficiente*“.

Die Frage des Abstandes beim Hintereinanderfahren konzentriert sich auf die räumliche Distanz zum voranfahrenden Fahrzeug⁹⁶. Sinngemäss ist dieser Abstand immer dann ausreichend, wenn er es dem hintanfahrenden Fahrzeugführer erlaubt, bei einer Notbremsung des Voranfahrenden ohne Kollision und Gefährdung anderer hinter diesem anzuhalten⁹⁷. Apodiktisch daraus folgern lässt sich, dass sich der Abstand beim Hintereinanderfahren durch Faktoren, wie die eigene Anhaltstrecke und den Bremsweg der

⁹³ BBI 1955 II 1 ff.

⁹⁴ DÄHLER/PETER/SCHAFFHAUSER, 948.

⁹⁵ Code de la Route française, Art. R. 412-12 Ziff. 1, letzter Satz.

⁹⁶ WEISSENBERGER, Art. 34, N37.

⁹⁷ SCHAFFHAUSER 1984, 193, vgl. auch 5.3.

involvierten Fahrzeuge, bestimmen lässt⁹⁸. Das Bundesgericht⁹⁹ macht den ausreichenden Abstand abhängig von den gesamten angetroffenen Umständen, namentlich den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie der Beschaffenheit der beteiligten Fahrzeuge. In einem älteren Entscheid¹⁰⁰ erwähnt es zusätzlich die gefahrene Geschwindigkeit (vgl. 4.4.4). Darüber hinaus sind mittlerweile einige Zahlenwerte einschlägig, die durch die Entwicklung sogenannter Faustregeln geschaffen wurden.

Festzuhalten gilt an dieser Stelle, dass der Gesetzgeber eine offene Norm geschaffen hat, die, um Anwendung zu finden, der Auslegung durch die Gerichte bedarf. Doch nicht nur die Richter begegnen der Problematik mit Zurückhaltung, die Strafverfolgungsbehörden gewisser Kantone sahen aus diesem Grund lange von einer Ahndung der Verfehlungen gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG ab¹⁰¹. Es bleibt die Frage im Raum, wie sich der Verkehrsteilnehmer vorschriftsgemäss verhalten kann.

5.3. Normiertes Pflichtverhalten gemäss Art. 12 VRV

Art. 12 VRV versucht sich in der Konkretisierung des Begriffs des ausreichenden Abstandes unter Personenwagen dahingehend, dass beim Hintereinanderfahren auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeuges ein rechtzeitiges Halten möglich sein muss. Die hierbei angestrebte, in sämtlichen Landessprachen gleich ausformulierte, Konkretisierung ergibt sich bereits aus dem ursprünglichen Hauptzweck der Normierung im SVG. Sie trägt folglich nicht massgebend zur Praktikabilität für den einzelnen Verkehrsteilnehmer bei¹⁰². Fragwürdig bleibt, ob von einem Verkehrsteilnehmer verlangt werden kann, das normtreue Verhalten an einer derart grossen Anzahl ausschlaggebender Faktoren¹⁰³ zu messen und (nebenbei) noch Auto zu fahren. Unweigerlich sieht er sich durch die mannigfachen Strafbarkeitskriterien nämlich der Fragestellung begegnet, welches Verhalten beim Abstandhalten denn nun von ihm verlangt wird.

⁹⁸ GIGER Komm SVG, Art. 34, N21.

⁹⁹ BGE 131 IV 133.

¹⁰⁰ BGE 104 IV 192 ff.

¹⁰¹ DÄHLER/PETER/SCHAFFHAUSER, 949; aktuelle Daten ersichtlich in <http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00119/00218/index.html?lang=de>.

¹⁰² DÄHLER/PETER/SCHAFFHAUSER, 950.

¹⁰³ GIGER Komm. SVG, Art. 34, N 23f.

5.4. Strafbares Verhalten, Rechtsprechung

Trotz der Tatsache, dass nur ein Bruchteil der Verkehrsdelinquenz geahndet wird¹⁰⁴, sieht sich der eine oder andere Automobilist einem Strafverfahren aufgrund des Nichteinhaltens des ausreichenden Abstands begegnet. Für die Unterscheidung zwischen straffreiem Verhalten, Übertretung oder Vergehen, bedient sich die Rechtsprechung je länger je mehr der entwickelten Faustregeln¹⁰⁵. Dabei scheint in den Hintergrund zu geraten, dass die aus dem Kernstraf- und Prozessrecht überlieferte Forderung nach Einzelfallwürdigung sämtlicher Tatbestandsmerkmale über den Verweis in Art. 333 StGB durchaus auch im Nebenstrafrecht Anwendung findet.

5.4.1. Normtreues Verhalten in der aktuellen Rechtsprechung, Verfehlungen gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG

Unter strenger Beachtung der Unterteilung des Artikels 90 SVG wird auch bei den Abstandsverfehlungen weiterhin in leichte und schwere Verkehrsregelverletzungen eingeteilt¹⁰⁶. Um aber feststellen zu können, ob eine Verfehlung vorliegt, muss zuvor erläutert werden, welches Verhalten zweifellos als straffrei einzustufen ist.

Mangels Bezifferung des ausreichenden Abstandes im Gesetz haben die Verkehrsverbände ihre Empfehlungen dahingehend gerichtet, dass ein Abstand von 2 Sekunden als ausreichend einzustufen sei. Ausreichend deshalb, weil darin, nebst den übrigen entscheidenden Faktoren, zusätzlich eine gewisse Sicherheitsmarge einkalkuliert ist. Der im Volksmund bekannte „halbe Tacho“ entspricht einem Abstand von 1,8 Sekunden und war 1984 gemäss SCHAFFHAUSER nur unter idealen Bedingungen als ausreichend einzustufen¹⁰⁷. Dieser Faustregel steht bspw. WEISSENBERGER aufgrund der heutigen Anzahl Fahrzeuge auf den Strassen kritisch gegenüber. Er hält zumindest fest, dass unter idealen Bedingungen Abstände von 0,8 - 1,0 s noch als ausreichend zu betrachten sein müssen¹⁰⁸ und dass auf Autobahnen bei gefahrenen 120 km/h ein Abstand von 60 m kaum mehr Beachtung zu finden vermag¹⁰⁹. Hierbei greift er eine massgebende Veränderung zum Normierungsjahr des SVG auf. Schliesslich ist doch die Anzahl

¹⁰⁴ SCHAFFHAUSER 2011, 9.

¹⁰⁵ WEISSENBERGER, Art. 34, N 53-56.

¹⁰⁶ Kritik dazu unter 4.3.

¹⁰⁷ SCHAFFHAUSER 1984, 195.

¹⁰⁸ WEISSENBERGER/WOHLERS/HUMBEL, RN146.

¹⁰⁹ WEISSENBERGER, Art. 34, N53.

eingelöster Personenwagen wie auch die Anzahl gefahrener Kilometer pro Kopf in der Zeitspanne seit 1958 massiv angestiegen, was wiederum zu einer starken Verdichtung des Verkehrs geführt hat¹¹⁰. Gemäss der herrschenden Rechtsprechung müsste auch im Feierabendverkehr in einer Kolonne, welche sich mit 100 km/h fortbewegt, ein Abstand von 50 m zwischen den Fahrzeugen eingehalten werden, eine Theorie, die kaum noch praktikabel zu sein scheint¹¹¹. Aus diesen Ausführungen kann festgehalten werden, dass gemäss der aktuellen Rechtsprechung sich wohl korrekt verhält, wer einen Mindestabstand von 2 s zum Voranfahrenden beachtet. Hält er diesen nicht ein, so macht er sich gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG i. V. m. Art. 34 Abs. 4 SVG strafbar.¹¹²

5.4.2. Strafbares Verhalten gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG

Doch nicht jede Abstandsverfehlung wird lediglich als einfache Verletzung der Verkehrsregeln geahndet. Führt ein Verkehrsteilnehmer viel zu nahe auf, so wird ihm die Schaffung einer erhöhten Gefahr vorgeworfen. Doch auch bezüglich der Qualifikation als schwere Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG bestehen, im Gegensatz zu anderen Ländern¹¹³, keine normierten Grundsätze für die Einstufung als schwere Widerhandlung im Sinne des Artikels 16c Abs. 1 lit. a SVG. Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts¹¹⁴ kann festgehalten werden, dass eine grobe Verkehrsregelverletzung und damit einhergehend eine schwere Widerhandlung in der Regel anzunehmen ist, wenn der Abstand zum voranfahrenden Fahrzeug unter 1/6 der gefahrenen Geschwindigkeit bzw. weniger als 0,6 s beträgt. Hierbei wird dem Sünder unterstellt, dass er subjektiv „ein rücksichtloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges“ Verhalten an den Tag legt und damit vorsätzlich oder zumindest grobfahrlässig handelt, dass er weiter objektiv eine wichtige Verkehrsregel in gravierender Weise verletzt und zusätzlich mit seinem Verhalten eine „ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer her-

¹¹⁰ WIDMER/MEISTER in <http://www.ivt.ethz.ch/education/verkehrsplanung/Materialien002.2005.pdf>

¹¹¹ Sendung Kassensturz vom 3. Januar 2012 auf Schweizer Fernsehen, <http://www.videportal.sf.tv/video?id=8b4c4971-b734-4eb3-b209-f5ff898c6dd6>

¹¹² Kritische Betrachtung dazu unter Punkt 4.3: Vermag ein Verkehrsteilnehmer trotz der eingehaltenen 2 Sekunden zeitlichen Abstandes nicht zu bremsen und verursacht so einen Unfall, müsste er in der Theorie auch gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG verurteilt werden.

¹¹³ Deutschland qualifiziert einen Abstand unter 0,8s als gefährdenden Abstand.

¹¹⁴ 1C_365/2009; 6B_616/2010; 6B_3/2010; BGE 131 IV 133, E. 3.2.3.; Urteil 6B_534/2008; BGE 6B_660/2009; 6A.97/2006; BGE 6B_700/2010.

vorrufen oder in Kauf¹¹⁵ nimmt“¹¹⁶. Dabei genügt es, wenn der mangelnde Abstand lediglich auf einer verhältnismässig kurzen Strecke nicht eingehalten wird¹¹⁷. Doch die Rechtsprechung bedient sich nicht lediglich der Distanz zur Beurteilung des ausreichenden Abstandes.

5.5. Weitere Faktoren

Folgt man der Tendenz des Bundesgerichts und löst sich somit von der Suche nach einer Bezifferung, stösst man auf weitere Kriterien zur Beurteilung des ausreichenden Abstandes aus Art. 34 Abs. 4 SVG. So ergänzt die höchstrichterliche Rechtsprechung die Faustregeln um weitere Faktoren, wie die Strassen-, die Verkehrs- und die Sichtverhältnisse¹¹⁸. GIGER geht diesbezüglich noch weiter und fordert die Berücksichtigung von Ausgangsgeschwindigkeit, Zustand der Strasse, Eigenschaft und technische Ausrüstung des eigenen Fahrzeugs, Wirkung der Betriebsbremse, Verkürzung des Bremswegs bei einem Auffahrunfall des voranfahrenden Fahrzeugs, erforderlicher Pedaldruck beim Bremsen sowie Bremsreaktionszeit. Im Weiteren fordert er die Berücksichtigung sämtlicher Elemente auch beim voranfahrenden Fahrzeug¹¹⁹ (betreffend der Relativierung dieser Aussage vgl. 4.4.5.).

Wertungslos gilt es dazu aufgrund der horrenden Anzahl an Faktoren zur Bestimmung des ausreichenden Abstandes zum voranfahrenden Fahrzeug festzuhalten, dass die diesbezügliche Beurteilung für den einzelnen Automobilisten zu einem Rechenmarathon wird bzw. unmöglich ist¹²⁰. Folglich kommt auch GIGER zum Schluss, dass die Beachtung dieser Vorschrift nur rein intuitiv und routinemässig erfolgen könne. Erschwerend kommt für „Otto-Normalverbraucher“ nämlich neben dem reinen Autofahren hinzu, dass er zeitgleich noch zahlreiche weitere Verkehrsregeln zu beachten hat¹²¹. Des Weiteren fragt sich wohl jeder Automobilist diesbezüglich, wie das Hereindrängeln vor das eigene Fahrzeug durch einen anderen Lenker gewertet wird.

¹¹⁵ „in Kauf nehmen“ fordert a.d.S. lediglich Grobfahrlässigkeit, vgl. GIGER Komm. SVG, Art. 34, N37; HUG 130/131, NIGGLI / FIOLKA in PROBST / WERRO 115f.

¹¹⁶ GIGER Komm. SVG, Art.34, RN34-36.

¹¹⁷ WEISSENBERGER, Art. 34, N54-55; SCHAFFHAUSER 2011, 268/269.

¹¹⁸ BGE 131 IV 133 E.3.1.

¹¹⁹ GIGER Komm. SVG, Art. 34, N24.

¹²⁰ HUG, 85/86.

¹²¹ GIGER Komm. SVG, Art. 34, RN25.

5.6. Bewertung des Mitverschuldens

Art. 34 Abs. 4 SVG ist ein formelles Delikt und damit erfüllt, unabhängig davon, ob ein Unfall oder eine Gefährdung bewirkt wird. Aufgrund der Tatsache, dass es im Strafrecht keine Verschuldenskompensation gibt, wird auch bestraft, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer ein (wenn auch überwiegendes) Mitverschulden am zu geringen Abstand trägt¹²². NIGGLI/FIOLKA relativieren diese Theorie. Ausgehend von der Situation, dass sich ein Lenker zwischen zwei Fahrzeuge „hineinquetscht“ erachten sie es als normkonform, wenn der Hinterste den Abstand mit einem leichten Bremsmanöver wiederherstellt¹²³. Im Sinne der heutigen Verkehrssituationen scheint letztere Ansicht vertretbar. Damit wird aufgezeigt, dass das Verfahren gegen den Beschuldigten im Einführungsbeispiel 1, entgegen der Ansicht des Bundesgerichts, m. E. korrekterweise mit einer Nichtanhandnahmeverfügung eingestellt worden ist.

5.7. Schlussfolgerung zur Formulierung in Art. 34 Abs. 4 SVG *de lege lata*

De lege lata gibt die Fragestellung des normgerechten Verhaltens Anlass zur Diskussion. Grund dafür ist, dass eine Bezifferung des ausreichenden Abstandes im Gesetz wie auch in der Verordnung fehlt. Seitens der Rechtsprechung wird dieser Problematik mit der Entwicklung von Faustregeln begegnet, wobei kantonale Ungleichbehandlungen entstehen. Zusätzlich kommt es in der Praxis durch den dichten Verkehrsfluss regelmässig zu Situationen, in denen das Verschulden der Verkehrsteilnehmer unterschiedlich beurteilt wird. Aus der Sicht des Automobilisten ist, so zeigen auch die Erfahrungen in der Praxis, die jetzige Situation durch die aktuelle Formulierung unbefriedigend. Denn, so erkennt auch SCHAFFHAUSER¹²⁴, das SVG ist ein Gesetz, welches der Bürger „zur Hand nimmt“. Folglich sollte es ein zentrales gesetzgeberisches Anliegen sein, solche Gesetze soweit immer möglich verständlich abzufassen¹²⁵. Die zahlreichen, aus den spärlichen Urteilen gewonnenen Faustregeln, sind nicht nur teilweise veraltet, sondern für den Anwender viel zu breit gefächert. Logische Konsequenz daraus ist, dass das Abstandhalten zur intuitiven Routineübung wird, die aufgrund der Fehleranfälligkeit zur Strafbarkeit führen kann.

¹²² WEISSENBERGER, Art. 34, N61.

¹²³ NIGGLI / FIOLKA in PROBST / WERRO 133.

¹²⁴ SCHAFFHAUSER BE 1995, N1977.

¹²⁵ SCHAFFHAUSER BE 1995, N1977.

Bleibt die Möglichkeit, die von der Rechtsprechung gesammelten Grundsätze sinnvoll zu bündeln und unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation in der Schweiz und den technischen Standards der Personenwagen in einer Verordnung zu normieren¹²⁶. Damit würde der Gefahr begegnet, dass durch weitere Willkürdiskussionen in der Gesellschaft die Akzeptanz des Artikels 34 Abs. 4 SVG noch mehr an Halt verliert. Ob die Normierung *de lege lata*, welche in der Praxis unweigerlich zu Schwierigkeiten in der Aburteilung führt, schliesslich mit dem verfassungsmässigen Bestimmtheitsgebot vereinbar ist, gilt es weiter unten kritisch zu beurteilen. Vorab soll mittels eines Vergleichs der diesbezüglichen Normen in der Bundesrepublik Deutschland untersucht werden, wie die Normierungen betreffend dem Abstandhalten beim Hintereinanderfahren formuliert sind und ob allenfalls Analogien betreffend der Bestimmtheit gezogen werden können.

6. Rechtsvergleich mit der Bundesrepublik Deutschland

6.1. Sedes materiae

Das Strassenverkehrsrecht in der Bundesrepublik Deutschland ist typisches Ordnungsrecht¹²⁷, das durch Bundesrecht bestimmt wird. Der Nachbarstaat begegnet dem Massenphänomen Strassenverkehr und der damit einhergehenden Delinquenz einerseits durch Gesetze (StGB/D, StVG, OWiG) und andererseits durch zahlreiche Verordnungen, insbesondere durch die Strassenverkehrsordnung, die Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, die Fahrzeug-Zulassungsverordnung und die Fahrerlaubnisverordnung. Im deutschen Strassenverkehrsrecht kommt dem Ordnungswidrigkeitenrecht, nach welchem die Mehrzahl der Verkehrsverstösse sanktioniert werden, eine zentrale Bedeutung zu.

6.2. Grundtatbestand § 24 StVG

Für die Praxis bildet § 24 StVG die Ahndungsgrundlage für eine Vielzahl von Verkehrsordnungswidrigkeiten. Diese stellt eine sogenannte Blankett-Bussgeldnorm¹²⁸ zur Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten¹²⁹ dar und enthält eine allgemeine Bussgeld-

¹²⁶ Vgl. GIGER Komm. SVG, Art. 34 N 41.

¹²⁷ BGH NJW 02 1280; BVerwG NZV 98 427.

¹²⁸ HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, § 24, N 15.

¹²⁹ Als Ordnungswidrigkeiten werden gemäss § 1 I OWiG allgemein rechtswidrige und vorwerfbare Handlungen taxiert, welche den Tatbestand eines Gesetzes verwirklichen, das die Ahndung mit einer

androhung, ohne dabei die Voraussetzungen zu nennen. Daneben muss zusätzlich eine Ausfüllungsnorm treten, wie bspw. die einzelnen Bussgeldtatbestände der StVO, FZV, FeV oder StVZO¹³⁰. Eine mögliche Sanktionierung würde in casu wie folgt ausgestaltet sein: § 24 StVG, §§ 49 Abs. 1 Nr. 1, 1 Abs. 2 StVO. Die Blankett-Bussgeldnorm zusammen mit der jeweiligen Ausfüllungsnorm genügt dem Bestimmtheitsgrundsatz nach Art. 103 Abs. 2 GG¹³¹. § 24 StVG ist der für die Rechtsprechung im Hinblick auf die Masse der Verkehrsverstösse gegen das StVG und die StVO eine bedeutsame Bussgeldnorm¹³², sodass vom Gesetzgeber zur gleichmässigen Behandlung massenhafter Durchschnittsfälle ein einheitliches Sanktionierungssystem geschaffen wurde (siehe 7.4).

6.3. Nebenfolgen, insbesondere Fahrverbot nach § 25 StVG

In einem deutschen Bussgeldbescheid können neben oder an Stelle einer Geldbusse Nebenfolgen angeordnet werden. Hierzu zählt nach § 25 StVG ein Fahrverbot, nach § 22 OWiG die Einziehung von Gegenständen, nach § 29 a OWiG der Verfall eines erlangten geldwerten Vorteils und nach § 30 OWiG die Geldbusse gegen juristische Personen und diesen gleichgestellten Personenvereinigungen. Nebenfolgen stehen dabei mit Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang, stellen jedoch keine Ordnungswidrigkeiten im Sinne von § 1 Abs. 1 OWiG dar. Die zahlenmässig am häufigsten angeordnete Nebenfolge ist das Fahrverbot. Nach § 25 StVG kann ein Fahrverbot wegen grober oder beharrlicher Verstösse gegen die Pflichten eines Kraftfahrzeugführers verhängt werden sowie wegen Führens eines Fahrzeuges im Rauschzustand mit mindestens 0,5 Blutalkoholpromille. Als grobe Pflichtverletzung kommen lediglich Verfehlungen in Betracht, welche regelmässig Ursachen schwerer Unfälle bilden und subjektiv auf besonders groben Leichtsinns, grober Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit beruhen, wobei Grobfahrlässigkeit entsprechend bewertet wird¹³³. Ob im Einzelfall zu einer Geldbusse zusätzlich ein Fahrverbot gemäss § 25 StVG angezeigt ist, hängt nicht von der eigentlichen Aus-

Geldbusse zulässt. Sie sind folglich nicht mit einer Freiheits- oder Geldstrafe bedroht (JANISZEWSKI, N 157).

¹³⁰ HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, § 24, N 5.

¹³¹ JANISZEWSKI, N 167.

¹³² JANISZEWSKI, N167 mit Verweis auf BVerfG E 14, 187, 245; VRS 37, 241.

¹³³ HIMMELREICH/HENTSCHEL, N 329-333, gleicher Meinung HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, § 25, N11-14.

schöpfung des Bussgeldrahmens ab, sondern ist vielmehr daran zu messen, ob gegenüber dem Täter eine empfindliche und im Wiederholungsfall verschärfte Geldbusse nicht zur Besinnung führen würde¹³⁴. Es lässt sich aus der Funktion der Busse, nämlich der Durchsetzung der Rechtsordnung¹³⁵, ableiten, dass, wenn mittels dieser das angestrebte Ziel beim Täter nicht (mehr) erreicht werden kann, diesem mit Nachdruck mittels einer zusätzlichen flankierenden Massnahme¹³⁶ begegnet werden muss. Für die Dauer des Fahrverbots wird die Fahrerlaubnis amtlich verwahrt.

Bleibt die Frage, mit welcher Sanktion sich der Verkehrsteilnehmer bei einer Verfehlung im Einzelfall konkret auseinandersetzen muss.

6.4. Sanktionssystem

Als Form der Sanktion kennt das Gesetz über die Ordnungswidrigkeiten die Verwarnung gemäss § 56 OWiG und den Bussgeldbescheid, allenfalls verbunden mit den oben aufgeführten Nebenfolgen. Die geringfügige Ordnungswidrigkeit, die mit einer Verwarnung geahndet werden kann, ist in § 56 OWiG geregelt. Ob sie „geringfügig“ ist, richtet sich im Rahmen einer Gesamtbetrachtung nach der Bedeutung der Verkehrswidrigkeit und dem Grad des Vorwurfs, der den Täter trifft¹³⁷. Dabei unterscheidet das Gesetz zwischen einer Verwarnung ohne und einer solchen mit Verwarnungsgeld¹³⁸. Soweit eine Verwarnung ausgesprochen ist, können Nebenfolgen (z. B. Fahrverbot) nicht angeordnet werden. Durch das Verwarnungsverfahren wird in zahlreich auftretenden, gleichartigen Verstössen sowohl im Interesse der Verwaltungsbehörden und der Polizei als auch des Betroffenen eine wesentliche Erleichterung sowie eine Vereinfachung und Verkürzung des Verfahrens erreicht¹³⁹. Wenn eine schwerwiegendere Ordnungswidrigkeit vorliegt, bei der eine Verwarnung mangels Geringfügigkeit nicht mehr erteilt werden kann, wird ein Bussgeldverfahren nach §§ 65 ff. OWiG eingeleitet. Die zuständige Verwaltungsbehörde kann nach Abschluss der Ermittlungen in einem sog. Bussgeldentscheid eine Geldbusse¹⁴⁰ für den Delinquenten aussprechen. In diesem Zu-

¹³⁴ HIMMELREICH/HENTSCHEL, N 336-337a.

¹³⁵ HIMMELREICH/HENTSCHEL, N 338, mit Verweis auf Bode DAR 70, 57.

¹³⁶ Unter Wahrung der Verhältnismässigkeit (HIMMELREICH/HENTSCHEL, N 339).

¹³⁷ JANISZEWSKI N 177.

¹³⁸ Das Verwarnungsgeld beträgt zwischen 5 und 35 Euro, § 56 Abs. 1 OWiG.

¹³⁹ KNEMEYER N 418.

¹⁴⁰ Gemäss § 17 OWiG zwischen 5 und 1000 Euro.

sammenhang sind zahlreiche Verwarnungen in die Bussgeldkatalog-Verordnung (BKatV) vom Bundesverkehrsministerium mit Zustimmung des Bundesrates festgehalten worden.

Der Bussgeldkatalog, der die durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes erweiterte Ermächtigung des § 26a StVG in Anspruch nimmt und der am 1. Januar 2002 in Kraft getreten ist, hat die bislang in unterschiedlichen Werken enthaltenen Tatbestände des Verwarnungsgeldes und des Bussgeldes zusammengefasst. Die Bussgeldkatalogverordnung ist – als Rechtsverordnung – nicht nur für die Verwaltungsbehörden, sondern auch für die Gerichte verbindlich¹⁴¹. Zu beachten ist allerdings, dass der Bussgeldkatalog lediglich eine Zumessungsvorgabe ist und nicht die Rechtsgrundlage für eine Sanktion. Der Bussgeldkatalog enthält zahlreiche Verkehrsverstöße, die für die Verkehrssicherheit bedeutsam und besonders häufig sind. In diesem Zusammenhang stellt sich folglich die Frage, wie die Bussgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001¹⁴² der Problematik des mangelnden Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren begegnet und ob daraus allenfalls Exempel für die hiesige Rechtsordnung übernommen werden könnten.

6.5. Regelungen zum Gebot des Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren

§ 4 StVO statuiert das Gebot des Einhaltens eines Sicherheitsabstandes zum Vorfahrenden. In Abs.1 ist geregelt, dass der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug in der Regel so gross sein muss, dass auch dann hinter ihm gehalten werden kann, wenn dieses plötzlich gebremst wird. Gleichzeitig fordert die Norm in Abs. 1 Satz 2, dass der Vorfahrende nicht ohne zwingenden Grund bremsen darf. Eine zahlenmässige Angabe, wie gross der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug sein muss, besteht nicht. Ob ein vorsätzlicher oder fahrlässiger Verstoß gegen eine Vorschrift über den Abstand gemäss § 4 StVO im Einzelfall eine leichte Ordnungswidrigkeit darstellt und mittels Verwarnung in allfälliger Koppelung an ein Verwarnungsgeld gemäss §§ 49 Abs. 1 Nr. 4, 4 StVO i. V. m. Nr. 12 ff. BKat¹⁴³ oder bereits als gefährdenden Abstand einzustufen und folglich mit einem Bussgeldbescheid geahndet werden muss, ist von verschiedens-

¹⁴¹ JANISZEWSKI N 192.

¹⁴² Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbussen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Strassenverkehr (Bussgeldkatalog-Verordnung – BKatV) vom 13. November 2001 (BGBl. I 3033).

¹⁴³ Siehe Anhang 1.

ten und in der Rechtsprechung mannigfach diskutierten Kriterien abhängig. Für die Einstufung als nicht geringfügige Ordnungswidrigkeit kommt es hauptsächlich darauf an, in welchem Mass die geschützten Rechtsgüter, namentlich die Verkehrssicherheit und die Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet oder gar verletzt worden sind¹⁴⁴. Der ausreichende Abstand richtet sich nach Kriterien wie der Örtlichkeit, der Lage sowie der Fahrgeschwindigkeit und wird bei normalen Verhältnissen als die in 1,5 s durchfahrene Strecke angesehen¹⁴⁵. Davon zu unterscheiden ist der gefährdende Abstand. Hierbei wird eine konkrete Gefahr angenommen, wenn ein Abstand von in 0,8 s durchfahrener Strecke¹⁴⁶ nicht eingehalten wird. Sofern ein Verstoß nach § 4 StVO geahndet werden soll, richtet sich die Sanktion nach der Zumessungsvorgabe der Bussgeldkatalogverordnung, respektive dem Bussgeldkatalog als Anlage 1 zur Bussgeldkatalogverordnung. Das in der Bussgeldverordnung enthaltene Kriterium des halben Tachowertes (=1,8-s-Abstand) ist dabei lediglich Berechnungsmaßstab für die Regelbusse, nicht Definition des „Sicherheitsabstandes“¹⁴⁷. Der Bussgeldkatalog bietet dem einzelnen Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit, im Vorfeld die staatliche Reaktion für den Fall eines Verstoßes abzuschätzen¹⁴⁸.

6.6. Zwischenfazit

In der Gesetzgebung zum deutschen Strassenverkehrsrecht gibt es keine Unterscheidung in leichte und schwere Verkehrsregelverletzungen. Stattdessen kommen die Regelungen über Ordnungswidrigkeiten, insbesondere über § 24 StVG zum Tragen¹⁴⁹. Folglich ist auch die Abstufung der Sanktionen in Verwarnung (in Verbindung mit allfälligem Verwarnungsgeld) gemäss § 56 OWiG und in Geldbusse gemäss § 65 OWiG, allenfalls mit einer Nebenfolge verbunden, ausgestaltet. Dieses Sanktionssystem gleicht im Grunde dem schweizerischen System der leichten, mittelschweren oder schweren Widerhandlung und dem damit (meist) verbundenen Führerausweisentzug gemäss den Art. 16a-c SVG. Die Norm betreffend der Regelung zum Abstand beim Hintereinanderfahren in § 4 StVO ist derjenigen in Art. 34 Abs. 4 SVG bzw. insbesondere in Art. 12 VRV sehr

¹⁴⁴ JANISZEWSKI N 187.

¹⁴⁵ HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, § 4 N 6.

¹⁴⁶ OLG Karlsruhe, VRS 34/295.

¹⁴⁷ HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, § 4 N 15.

¹⁴⁸ JANISZEWSKI N 192a.

¹⁴⁹ Die Straftatbestände im StGB bilden nicht Gegenstand dieser Arbeit.

ähnlich bzw. fast identisch. Zwar fordert der schweizerische Gesetzgeber vom erforderlichen Abstand zusätzlich, dass er „ausreichend“ ist, überlässt es damit aber ebenfalls der Rechtsprechung, diesen zu würdigen bzw. zu konkretisieren. Als ausreichenden Abstand taxiert, wie bereits dargelegt, KÖNIG¹⁵⁰ unter Zitierung etlicher Entscheide¹⁵¹ schliesslich die bei normalen Verhältnissen in 1.5 s zurückgelegte Strecke, sowohl für Landstrassen als auch für Autobahnen. Als gefährdenden Abstand wird, wie oben erläutert, ein Abstand von weniger als 0.8 s eingestuft. An dieser Stelle gilt es festzuhalten, dass der Autor klar davon weg tendiert, eine geringere Distanz zum vorderen Fahrzeug pauschal zu verurteilen. Vielmehr argumentiert er konkret unter Berücksichtigung der Gegebenheiten und der objektiven Verkehrslogik. So wird bspw. in dichtem Stadtverkehr beim Passieren von Kreuzungen während einer „Grünen Welle“ und langsamer Fahrt die Anforderung an den Abstand geringer, da unter diesen Gegebenheiten auch nicht mit einem plötzlichen Abbremsen des Voranfahrenden gerechnet werden muss¹⁵². M. E. eine vernünftige Herangehensweise, um den verschiedenen Situationen im Strassenverkehr gerecht zu werden. Gleiches müsste auch für Autobahnen gelten, bei denen in einer Kolonne mit 80 km/h gefahren wird und vor dem Voranfahrenden die freie Fahrbahn ersichtlich ist - denn auch hier muss nicht mit einem plötzlichen Abbremsen des voranfahrenden Fahrzeuges gerechnet werden. Unter Berücksichtigung dieser Überlegung dürfte der Fahrzeuglenker im zweiten Eingangsbeispiel m. E. nicht für eine Verfehlung gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG bzw. damit einhergehend nach Art. 16c SVG zur Verantwortung gezogen werden. Vielmehr müssten die Gegebenheiten konkret gewürdigt und ihm entlastend zur Seite gestellt werden.

Bleibt auch hier die Frage nach der erforderlichen und wünschenswerten Normdichte, die für KÖNIG¹⁵³ in Bezug auf § 4 StVO eindeutig erscheint. Er erachtet unter Würdigung der Unfallstatistik¹⁵⁴ die Vorschrift bzw. den Wortlaut als ausreichend konkret und dies aufgrund der Tatsache, dass dem Nachfolgenden das Anhalten aufgrund der besonderen Gefährlichkeit zwingend jederzeit möglich sein müsse. Er erachtet Konkretisierungen wie bspw. den halben Tachowert oder die Distanz der in einer Sekunde zurücklegbaren Strecke mangels fehlender Ausnahmslosigkeit als ungeeignet zur Aufnahme in

¹⁵⁰ HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, § 4 STVO, N 5-10.

¹⁵¹ Insbesondere BGH, VRS 34, 89.

¹⁵² HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, § 4 STVO, N 7.

¹⁵³ HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, § 4 STVO, N 1.

¹⁵⁴ Mit Verweis auf die Untersuchung von Meyer-Jacobi-Stiefel, Band I S. 88-91 und Band III, 34.

ein materielles Gesetz und begründet dies mit den oben aufgeführten Beispielen des Stadtverkehrs oder des Verhaltens bei Lichtsignalen. Schliesslich erachtet er den Begriff trotz seiner Abstraktheit als allgemein verständlich und profiliert die Tatsache, dass der folgende Fahrzeugführer sich stets vor der Aufgabe des Sicherheitsabstandes Gedanken machen muss, ob dies nach der Verkehrslage geboten und gerechtfertigt ist¹⁵⁵.

Wohl kann und soll den Ausführungen bezüglich der Gebotenheit der Berücksichtigung sämtlicher Kriterien zur Beurteilung der Verfehlung wie namentlich der Örtlichkeit, der Lage, der Geschwindigkeit, der Fahrbahnbeschaffenheit und dem Verkehrsaufkommen wie auch der Dauer des fehlbaren Verhaltens beigewohnt werden. Lediglich auf diese Kriterien gestützt dem Gesetzgeber aber die Fähigkeit zur Statuierung einer konkreteren Norm zu versagen erscheint m. E. kritisch. Auch nicht zu überzeugen vermag die Feststellung, dass der Begriff trotz seiner Abstraktheit als allgemein verständlich anzusehen ist. Insbesondere aus den Ausführungen zur Diversifizierung nach den oben genannten Kriterien kann vom einzelnen Verkehrsteilnehmer wohl nur schwer verlangt werden, in derartig turbulentem Umfeld sämtliche in die Norm hineinspielenden Umstände in kurzen, regelmässigen zeitlichen Abständen neu zu erkennen. Überdies muss er sie bezüglich der Relevanz beurteilen und gewichten und dabei den übrigen, nicht minder wichtigen Verkehrsregeln noch Beachtung schenken können. Auch im deutschen Rechtssystem stellt sich die Frage, ob durch die Abstraktheit der diesbezüglichen Norm für den Verkehrsteilnehmer nicht ein vermeidbares Beurteilungselement in der Hektik des Strassenverkehrs geschaffen wurde, dem durch eine dichtere Norm zu begegnen wäre.

7. Schlussfolgerungen

7.1. Beurteilung der Normierungsdichte de lege lata

Das Gebot des Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren ist, wie dargelegt, sowohl auf der Tatbestands- als auch auf der Rechtsfolgeseite offen formuliert. Auch GIGER¹⁵⁶ hält dazu fest, dass sich der Gesetzgeber mit der Begriffswahl „ausreichender Abstand“ begnügt und es folglich der Praxis überlässt, diese Blankettvorschrift zu konkretisieren. Die Rechtsprechung ihrerseits versucht bzgl. der Tatbestandsverwirklichung wie auch der diesbezüglichen Rechtsfolge meist auf die Würdigung der gesamten Umstände zu

¹⁵⁵ HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, § 4 STVO, N 1-4.

¹⁵⁶ GIGER Komm. SVG, Art. 34, N 23.

verweisen¹⁵⁷. Die Gewichtung der von der Praxis entwickelten Faustregeln zur Unterscheidung der Verstöße überwiegt in der Realität aber offensichtlich, wodurch eine gefährliche Schematisierung¹⁵⁸ zugelassen wird. Auch GIGER¹⁵⁹ hält dahingehend zu Recht fest, dass sich in der Praxis aus der genannten Summierung der konkreten Kriterien die angesprochenen Erfahrungswerte gebildet haben, die im Ergebnis allerdings zu statistischen Durchschnittsmaßstäben mutieren und im Einzelfall zu ungerechten Lösungen führen können. Diese Erkenntnisse führen unweigerlich zur Frage nach dem Sinn und Zweck der offenen Norm. Ist es nicht gerade das teleologische Merkmal einer derart offenen Formulierung, dass im Einzelfall die gesamten Umstände Berücksichtigung finden und damit einhergehend dem prozessualen Gebot der Gleichbehandlung sowie auch entlastender Kriterien entsprochen werden kann? Die Frage lässt sich insofern relativieren, als dass diesem Erfordernis durch einen entsprechenden Passus in einer Norm (problemlos) entsprochen werden könnte¹⁶⁰. Vielmehr gilt es aber der Überlegung nachzugehen, ob es nicht einen unlauteren Versuch darstellt, den Grundgedanken einer offenen Vorschrift zu umgehen, indem durch konkrete - im Sinne eines *numerus clausus* - vorbestimmte Kriterien, Strafbefehle erlassen werden. M. E. könnten die erwähnten Kriterien, wie an der Norm in Frankreich ersichtlich, Eingang in ein (materielles) Gesetz finden. Dadurch bestünde die Möglichkeit, durch eine eindeutige und klare Formulierung, Rechtssicherheit zu schaffen und so die ewige Diskussion über die Willkür einzudämmen.

7.2. Beurteilung aus der Sicht des Normadressaten

Bleibt an dieser Stelle die Überlegung, wie sich der Normadressat mit der aktuellen Regelung zu Recht findet. Nimmt der Bürger das SVG zur Hand, so liest er aus der Formulierung in Art. 34 Abs. 4 SVG bzw. aus Art. 12 VRV, dass er zum vorausfahrenden Fahrzeugführer ausreichend Abstand halten muss, damit wenn Letzterer plötzlich bremst, er hinter ihm halten kann. Ausgehend vom zweiten, einleitend geschilderten Fallbeispiel, müsste sich der Beschuldigte den Vorwurf gefallen lassen, den Abstand nicht im Sinne der Vorschrift eingehalten zu haben. Damit würde er von der Straf- aber auch von der Verwaltungsbehörde zur Rechenschaft gezogen. Sein Unverständnis über

¹⁵⁷ BGE 131 IV 133, E.3.1.

¹⁵⁸ Kritisch zur Schematisierung im SVG: NIGGLI / FIOLOKA in PROBST / WERRO 124f.

¹⁵⁹ GIGER Komm. SVG, Art. 34 N 28.

¹⁶⁰ Vgl. dazu den Formulierungsvorschlag in Anhang 1.

diesen Vorwurf würde durch die Tatsache, dass er sich auf der Autobahn in einer Kolonne befand, welche sich auf der Überholspur mit lediglich 60 km/h (statt den erlaubten 80 km/h) fortbewegte, zusätzlich bestärkt. Im Grundsatz sähe er sich der Fragestellung begegnet, warum in concreto der Voranfahrende bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h, guten Strassenbedingungen und freier Fahrbahn zu einem plötzlichen Bremsmanöver, welches ihm im Übrigen durch Art. 12 Abs. 2 VRV untersagt ist, ansetzen sollte. Darüber hinaus gilt es festzuhalten, dass gemäss der höchstrichterlichen Rechtsprechung¹⁶¹ zur Erfüllung des Tatbestandes der groben Verkehrsregelverletzung nicht nur eine objektiv schwerwiegende Regelverletzung, sondern zusätzlich auch eine ernstliche Gefahr für die Verkehrssicherheit gefordert wird. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer dafür bereits ausreichenden erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Nach dem Gesagten würde sich der Beschuldigte aufgrund der Tatsache, dass der vorgeworfene Abstand lediglich 0.44 s betrug, das Mitverschulden gemäss WEISSENBERGER¹⁶² keine Rolle spielen soll¹⁶³ und das Bundesgericht bereits unbewusst fahrlässiges Verhalten als ausreichend zur Verwirklichung der groben Verkehrsregelverletzung ansieht, nach Art. 90 Abs. 2 SVG i. V. m. Art. 16c SVG abgeurteilt. Ob diese Aburteilung seinem Rechtsempfinden zu entsprechen vermag, bleibt offen. Auch bleibt unsicher, wie die zuständige Instanz die entwickelten Schwellenwerte und die konkreten, vorgefundenen Umstände würdigt.

Zusätzlich stellt sich die Frage, ob sich der Betroffene denn im Vorfeld durch die angebotene Konsultation des Gesetzes überhaupt hätte korrekt verhalten können. Konnte er dies nämlich nicht, so wäre, wie weiter oben dargelegt, das Bestimmtheitsgebot verletzt. De lege lata muss wohl Letzterem entsprochen werden - insbesondere auch aufgrund der Tatsache, dass jedes Fahrzeug einen unterschiedlichen Bremsweg aufweist, jeder Lenker eine unterschiedliche Reaktionszeit benötigt und noch zahlreiche weitere Faktoren in den Einzelfall hineinspielen. Somit ist es dem Einzelnen unmöglich in derart kurzer Zeit abzuschätzen, ob er bei plötzlichem Bremsen des Voranfahrenden noch rechtzeitig hinter diesem anzuhalten vermag. Ergebnis daraus ist unweigerlich, dass eine detailliertere Norm formuliert werden müsste¹⁶⁴. Andernfalls wird vom Durchschnittsweizer eine ihm wohl kaum zumutbare Rechenleistung und Schätzübung abverlangt.

¹⁶¹ BGE 131 IV 133, E.3.2.

¹⁶² WEISSENBERGER, Art. 34, N61 mit Verweis auf BGE 116 IV 294 E.2a.

¹⁶³ Kritisch dazu NIGGLI / FIOLKA in PROBST / WERRO 133.

¹⁶⁴ Vgl. auch GIGER Komm. SVG, Art. 34 N 41.

Gleichzeitig müssten wohl auch technische Anpassungen wie bspw. der serienmässige Einbau von Abstandsmessgeräten vorgenommen werden, damit die subjektive Tatbestandsseite nicht zum Diskussionspunkt wird. Doch warum wird an der aktuellen Formulierung festgehalten?

7.3. Vor- und Nachteile der geltenden Norm

Fakt ist, dass mit der Wahl der unbestimmten Formulierung in Art. 34 Abs. 4 SVG bzw. Art. 12 VRV der Gesetzgeber der rechtsanwendenden Instanz ein gewisses Ermessen zugesteht. Der Vorteil daraus ist, dass dem Rechtsanwender so die Möglichkeit überlassen wird, unter vernünftiger Würdigung sämtlicher Umstände, wie es das Bundesgericht¹⁶⁵ auch weiterhin für sich beansprucht, Urteile zu sprechen. Auf der Gegenseite ist durch diese Ermessensübung die Vorhersehbarkeit und Berechenbarkeit der Urteilsprüche für den Einzelnen, wie erläutert, nicht oder nur eingeschränkt möglich. „Eine abstrakte Regelung erhält“, wie DUBS¹⁶⁶ es richtigerweise festhält, „erst durch die Anwendung ihre wirklichen Konturen“. Daraus resultierend wird eine Verurteilung, insbesondere der meist daran gebundene 3- oder z. T. auch 4-monatige Führerausweisenzug, von den Betroffenen als einschneidend wahrgenommen. Hinzu tritt meist die dem Strassenverkehrsrecht verbreitet nachgesagte Zufallsquote in der Verfolgung der Sünder und die Ernüchterung, dass täglich eine Vielzahl weiterer Verkehrsdelinquenten bestraft werden müssten, trotzdem aber nicht verfolgt werden (können).

7.4. Gründe und Legitimationserfordernisse der Unbestimmtheit

Stellt sich schliesslich wie weiter oben angetönt die Frage, ob die Unbestimmtheit der aktuellen Regelung objektiv begründbar ist oder ob sie als Folge einer Nachlässigkeit des Gesetzgebers Eingang in das Strassenverkehrsgesetz gefunden hat. Dieser Frage zu begegnen, ist durchaus anspruchsvoll. Die Botschaft des Bundesrates zum Entwurf des SVG¹⁶⁷ verweist betreffend der Abstandsregelung lediglich auf das bisherige Recht, also auf das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Die Botschaft¹⁶⁸ zu Letzterem übt sich zu besagtem Werk betreffend dem angesprochenen, strafbaren Verhalten im Stillschweigen. Muss sie auch, da das Gesetz selbst das Ab-

¹⁶⁵ BGE 131 IV 133, E.3.1.

¹⁶⁶ DUBS in ZSR, 224, I, 2, b.

¹⁶⁷ BBl. 1955 II, 33ff.

¹⁶⁸ BBl. 1930 II 64ff.

standhalten nur im Zusammenhang mit Überholmanövern in Art. 25 Abs. 1 anspricht. Bleibt ein Blick in die diesbezügliche Vollziehungsverordnung¹⁶⁹, welche das Hintereinanderfahren in Art. 48 Abs. 1 erwähnt. Der Abstand wird dort dahingehend definiert, dass Motorfahrzeuge nur so nahe aufschliessen dürfen, dass sich beim plötzlichen Anhalten des voranfahrenden Fahrzeugs kein Zusammenstoss ereignen kann. Es lässt sich also festhalten, dass bereits im Jahre 1932 eine Formulierung gewählt wurde, welche der heutigen fast identisch ist. Unter Berücksichtigung der Entstehungsgeschichte des Artikels ist somit unbestritten, dass es sich bei der aktuellen Formulierung im SVG nicht um eine Nachlässigkeit des Gesetzgebers handelt, sondern dass diese bewusst offen gewählt wurde¹⁷⁰.

Bleibt abschliessend lediglich die Frage zu beantworten, ob die Unbestimmtheit der aktuellen Regelung objektiv begründbar ist bzw. ob sich ohne erhebliche Nachteile keine grössere Präzision des Rechtssatzes erreichen liesse.¹⁷¹

Gründe für eine unvermeidliche Unbestimmtheit sind in der Komplexität der Regelungsmaterie bzw. der nicht abstrakt erfassbaren Vielfalt der zu ordnenden Sachverhalte¹⁷², den Umständen des zu regelnden Verhaltens, der Möglichkeit der Konkretisierung bei der Normsetzung, sowie der Schwere der Rechtsfolge zu suchen¹⁷³. Ausgehend von der Fragestellung bezüglich der Komplexität der Regelungsmaterie bzw. der nicht abstrakt erfassbaren Vielfalt der zu ordnenden Sachverhalte kann Folgendes festgehalten werden: Die Komplexität der Materie dürfte wohl weniger am strafbaren (Verkehrs-) Verhalten des Einzelnen - also am zu geringen Abstand i. e. S. - als vielmehr an den Kriterien zur Objektivierung des Tatbestandes liegen. Damit einhergehend müsste sie an der (vollständigen) Wahl der be- wie auch entlastenden Strafbarkeitskriterien zu suchen sein. Diese sind, wie weiter oben erläutert, nicht lediglich auf die geforderte Distanz zum Vorausfahrenden an sich, sondern vielmehr auf die gesamten Umstände im Tatumsfeld abzustützen. Ob aber die Komplexität der Auswahl der massgebenden Kriterien die

¹⁶⁹ Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.

¹⁷⁰ Mit der geringen Anzahl an Fahrzeugen in der Schweiz in den 30er-Jahren stellte die Formulierung keine grosse Hürde dar. Die Abstandsproblematik ist erst mit der zunehmenden Verkehrsdichte entstanden.

¹⁷¹ DUBS in ZSR, 239, II, 5; ähnlich RHINOW/SCHEFER, N2625; vgl. auch BGE 131 II 271, 278.

¹⁷² DUBS in ZSR, 241, II, 5d.

¹⁷³ BSK Strafrecht I-POPP/LEVANTE, Art. 1, N32.

gewählte tatbestandsmässige Unbestimmtheit bereits zu begründen vermag, muss m. E. bezweifelt werden. Vielmehr bestünde die Möglichkeit, der Unbestimmtheit durch bewusste Wahl einer unterstützenden, generellen Formulierung zur Absicherung der gewählten Kriterien und damit des objektiven Tatbestandes zu begegnen¹⁷⁴. Auch sei an dieser Stelle das Statut der Strafbarkeitsprivilegierung infolge des Vorliegens gewisser Umstände als mögliches Instrument zur Absicherung genannt.

Ähnliches kann bzgl. der Vielfalt der zu ordnenden Sachverhalte wie auch den Umständen des zu regelnden Verhaltens festgestellt werden. Es geht in der Praxis weniger um die Vielzahl an Situationen, sondern vielmehr um die Kriterien zur Bestimmung des strafbaren Verhaltens des Einzelnen, während er durch seine Tätigkeit die Gefahr einer Kollision schafft. Es sei an dieser Stelle abermals erwähnt, dass im Rahmen einer möglichen Legiferierung einer Vollziehungsverordnung die Möglichkeit bestünde, wie es der Gesetzgeber bspw. auch durch die VBak genutzt hat, die Sache anzugehen. An diesen Werten könnte der Verkehrsteilnehmer sein Fahrverhalten im Einzelfall messen und gleichzeitig auch die Folgen des Nichteinhaltens des ausreichenden Abstandes erkennen.

Die Bestimmtheit abhängig zu machen von der Schwere der Rechtsfolge vermag indes nicht zu überzeugen. So befasst sich auch DUBS¹⁷⁵ mit dem Gedanken, ob sich die Unbestimmtheit dadurch begründen liesse, dass der in Frage stehende Eingriff lediglich geringfügig wiegt. Klar ist, dass gemäss Verfassung besonders schwere Eingriffe durch eine gesetzliche Grundlage zu legitimieren sind¹⁷⁶. Aus diesem Umstand zu schliessen, dass weniger schwere Eingriffe unbestimmtere Vorschriften zu legitimieren vermögen, ist, wie weiter oben erläutert, nicht tragbar. Die Forderung nach Bestimmtheit gilt für sämtliche belastenden Rechtsnormen. Nur wo sachliche Gründe einem höheren Grad an Präzision entgegenstehen, lässt sich die Unbestimmtheit eines direkt anwendbaren Rechtssatzes begründen.¹⁷⁷ Es sei an dieser Stelle betreffend dem Gebot des Abstandhaltens als Exempel für das hiesige dualistische Verfahren im Strassenverkehrsrecht allgemein die Anmerkung erlaubt, dass in der Wahrnehmung der Bevölkerung die Massnahmen (der Verwaltungsbehörden) meist viel stärker empfunden werden¹⁷⁸ als die

¹⁷⁴ siehe dazu den Formulierungsvorschlag im Anhang.

¹⁷⁵ DUBS in ZSR, 242, III. 1.

¹⁷⁶ RHINOW/SCHEFER, N 1202f.; DUBS in ZSR, 225, I.3.

¹⁷⁷ DUBS in ZSR, 243, III, 1.

¹⁷⁸ SCHAFFHAUSER 2011, 289.

Strafen (der Strafbehörde). Daraus ergibt sich auf die Ausführungen betreffend der Schwere der Eingriffe projiziert, dass sich der Einzelne noch weniger mit einer offenen, unklaren Formulierung abfinden kann als im Kernstrafrecht ohnehin schon, wird er doch durch einen Führerausweisentzug im Alltag viel stärker „bestraft“, als durch eine (tiefe,) seinem Nettoeinkommen adäquat angepasste Geldbusse.

Aus den getätigten Ausführungen lässt sich m. E. die Unbestimmtheit der aktuellen Bestimmung in Art. 34 Abs. 4 SVG nicht ausreichend begründen. Bleibt somit abschliessend zu prüfen, wie eine Konkretisierung optimal auszugestalten wäre und ob eine solche in das verankerte System überhaupt eingefügt werden kann.

7.5. Konkretisierung in einer Vollziehungsverordnung

Ausgehend von der Erkenntnis, dass die aktuelle Unbestimmtheit anzugehen wäre, drängt sich die Frage nach dem „Wie“ auf. Eine Vollziehungsverordnung zu Art. 34 Abs. 4 SVG wäre gestützt auf Art. 106 Abs. 1 SVG unter Wahrung der diesbezüglichen Voraussetzungen durchaus denkbar (Erläuterungen siehe Punkt 3.2f). Stellt sich einzig die Frage, wie eine solche Konkretisierung inhaltlich auszugestalten wäre bzw. welche Kriterien zwingend Eingang in die Regelung finden müssten. Klar ist, dass aufgrund der zahlreichen Umstände, die in die Strafbarkeit hineinspielen, es Schwierigkeiten bereiten dürfte, eine abschliessende Formulierung zu finden. Es müssten die in der Lehre und Rechtsprechung entwickelten Richtlinien und Ansatzpunkte aufgegriffen werden und Eingang in die Verordnung finden. Des Weiteren ist die Formulierung der Norm so zu wählen, dass sie nicht durch unnötige Komplexität am Ziel vorbeischießt. Trotzdem muss sie aber durch eine überdachte Präzision dem Bürger Klarheit über seine Rechte und Pflichten verschaffen. Auch sollte m. E. dem Richter weiterhin ein vernünftiges Ermessen zur Beurteilung der jeweiligen Sachlage zugestanden werden.

Um auf die Unbestimmtheit in Art. 34 Abs. 4 SVG i. V. m. Art. 12 VRV zurückzukommen, kann es sinnvoll sein, die Tatbestandsseite von der Rechtsfolgesseite getrennt zu behandeln. Dass die Unbestimmtheit auf der Rechtsfolgesseite keineswegs zwingend ist, zeigt die diesbezügliche Regelung der Bundesrepublik Deutschland. Unser Nachbar hat eine Lösung gewählt, welche dem Betroffenen ganz klar aufzeigt, welche Sanktion auf sein Verhalten folgt. So würde der Beschuldigte im Einführungsbeispiel 2, der sich in einer Kolonne mit ca. 60 km/h fortbewegt und sich dem Vorfahrenden bis auf ca. 10 m nähert, gemäss Bussgeldkatalog-Verordnung Lfd. Nr. 12.2, sofern eine Gefährdung angenommen wird, mit einem Bussgeld von 30 Euro belegt. Die in unserem Rechtssystem dazu angedrohte Massnahme ist mit einer Verurteilung gemäss Art. 90

Ziff. 2 SVG, den diesbezüglichen Verfahrens- und Bussgeldkosten, der daran geknüpften Massnahme gemäss Art. 16c SVG, dem damit einhergehenden Warnungsentzug des Führerausweises von 3 (oder mehr) Monaten, sowie der daran wiederum geknüpften Gebühr von ca. CHF 360.-¹⁷⁹ nicht annähernd vergleichbar. Nur der Form halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass für die gleiche Massnahme, also einem Ausweisentzug von 3 Monaten, in Deutschland der Verkehrssünder sich dem Vorfahrenden um weniger als 1/10 des halben Tachowertes¹⁸⁰, was in concreto weniger als 4 Meter betragen würde, nähern müsste. Diese Veranschaulichung zeigt nicht nur auf, wie gross die Unterschiede in der Verurteilungspraxis zwischen den beiden Ländern sind, sondern vielmehr, dass sich der deutsche Verkehrsteilnehmer durchaus in einer Verordnung darüber informieren kann, wie sein Verhalten straf- und verwaltungsrechtlich sanktioniert wird, wogegen der Schweizer lediglich durch Konsultation der Rechtsprechung Richtwerte herauslesen kann. Eine unbefriedigende Rechtslage, die m. E. aufgrund der steigenden Anzahl an Verurteilungen¹⁸¹ mittels einer Verordnung geschlossen werden sollte.

Auf der Tatbestandsseite ist die Formulierungsthematik komplexer, müssen doch mannigfache Kriterien Berücksichtigung finden. Gleichzeitig besteht das Problem, dass durch die aktuelle Regelung in der Rechtsprechung die Möglichkeit besteht, neu entwickelten Kriterien Eingang in die Entscheidungsfindung zu gewähren, welche bis anhin noch nicht berücksichtigt wurden. Zu denken wäre bspw. an technische Neuerungen bei Fahrzeugen. Diesen Freiraum sollte der Gesetzgeber dem Richter auch weiterhin zugestehen. Nichtsdestotrotz könnten zumindest Richtwerte geschaffen werden, welche der aktuellen Regelung Praktikabilität verschaffen würden. So wurde im Jahre 2003 bspw. auch die Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr geschaffen. An diesem Werk ist zu erkennen, dass bereits rudimentäre Formulierungen ausreichend sein können, um dem Einzelnen aufzuzeigen, welches Verhalten strafbar ist. Damit kann eine gewisse Rechtssicherheit und Einheitlichkeit geschaffen werden. In Art. 1 wird die Fahrunfähigkeit ab 0.5 oder mehr Gewichtspromille festgelegt, die Qualifizierung mit 0.8 oder mehr Gewichtspromille in Abs. 2 normiert. Auch in diesen Artikeln wurde darauf verzichtet, (unnötige) Einzelheiten bezüglich der

¹⁷⁹ Die Gebühr beurteilt sich nach dem jeweiligen kantonalen Polizeigesetz bzw. der Verordnung über die Gebühren der Polizei.

¹⁸⁰ Allerdings bei mehr 80 km/h, gemäss Anhang 2 zur BKatV.

¹⁸¹ Bundesamtes für Statistik zur Strassenverkehrsdelinquenz im Jahr 2011, <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/tools/search.html>

Rechtsfolge in der Verordnung zu regeln. Es wurde dem Einzelnen immerhin ermöglicht, durch Konsultation des Gesetzes zu erkennen, in welchem Bereich er sich strafbar macht. Überdies wird ihm aufgezeigt, welches Verhalten zu einer Sanktion gemäss Art. 90 SVG führt. Offen bleibt lediglich, welche konkrete Massnahme bei Überschreitung der Grenze von 0.8 Gewichtspromille droht. Dies ist m. E. auch nicht nötig, wird dem Taschendieb schliesslich auch nicht erklärt, welche konkrete Sanktion bei welchem Deliktsgut droht. Ähnliches wäre auch bezüglich des ausreichenden Abstandes beim Hintereinanderfahren im Sinne des Art. 34 Abs. 4 SVG möglich.

An der VBak wird überdies aufgezeigt, wie dem Gesetzgeber die Möglichkeit offen steht, die Tatbestands- mit der Rechtsfolgeseite zu verbinden. Damit kann er eine Norm kreieren, welche durchaus Klarheit schafft, welche der Bürger zur Hand nehmen und sein Verhalten danach richten kann und welche schliesslich dem Gebot der hinreichenden Bestimmtheit eher Rechnung zu tragen vermag als die aktuelle Formulierung. Aus diesen Erläuterungen wird ersichtlich, dass entgegen der Vorüberlegung eine weitere Lösung der Thematik also durchaus auch sein könnte, die Tatbestands- und die Rechtsfolgeseite der Normierung nicht getrennt zu betrachten, sondern durch gezielte Wortwahl zu verknüpfen. Damit bliebe der Gesetzgeber der Systematik des SVG loyal gesinnt und könnte eine Vollziehungsverordnung erlassen.

Auch an der technischen Weiterentwicklung und einhergehenden Verbesserungen der Bremstechnik seit Entwurf des SVG lässt sich erkennen, dass die Überlegungen in der Formulierung des Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG heute nicht mehr die gleichen sein können wie in den 50er- und noch weniger wie in den 30er-Jahren. Aber nicht nur die genannte Verbesserung der Bremstechnik, auch die unaufhaltsame Zunahme an Fahrzeugen im Strassenverkehr¹⁸² und die damit verbundene Verdichtung des Verkehrsflusses lassen den Wunsch nach einer konkreteren und auf die aktuelle Lage anwendbaren Verordnung aufleben.

Bleibt abschliessend die vielgenannte Vermutung zu diskutieren, dass vom einzelnen Lenker nicht verlangt werden kann, seinen Abstand genau zu schätzen. Dem ist wohl zu entsprechen. Bereiten Schätzung von Distanzwerten bereits Probleme, sind Sekundenschätzungen ausserhalb des Realistischen. Um diese Diskussion zu umgehen, sollte es erlaubt wenn nicht sogar gefordert sein, dass wir uns die technische Evolution zu Nutze

¹⁸² Ausgewählte Schweizer Zeitreihen zur Verkehrsentwicklung, Materialien zur Vorlesung Verkehrsplanung, Januar 2005, <http://www.ivt.ethz.ch/education/verkehrsplanung/Materialien002.2005.pdf> (besucht am 28.06.2012).

machen. Dabei ist es weder praktisch noch finanziell ein unvernünftiger Mehraufwand, in jedem Motorfahrzeug serienmässig einen digitalen Abstandmesser einzubauen. So ist schliesslich auch die Pflicht von Fahrtschreibern in LKWs im Jahre 2007¹⁸³ verankert worden. Wenn der zu geringe Abstand als Unfallverursacher derart verpönt ist, dann dürfte diese Sofortmassnahme m. E. umsetzbar sein.

Es kann folglich festgehalten werden, dass die Möglichkeit der Verankerung einer Vollziehungsverordnung zur konkreteren Regelung des Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG durchaus besteht und diese sowohl bezüglich der Tatbestands- als auch der Rechtsfolgeseite umsetzbar wäre - ein möglicher Formulierungsvorschlag ist dem Anhang zu entnehmen.

C. Gesamtfazit / Schlusswort

Im Rahmen des Legiferierungsprozesses zur Vollziehungsverordnung von 1932 zum Motorfahrzeug- und Fahrradgesetz¹⁸⁴ wurde betreffend dem strassenverkehrsrechtlichen Gebot des Abstandhaltens beim Hintereinanderfahren eine Formulierung gewählt, die sich in der zeitlichen Entwicklung bis heute einigen Änderungen in den zugrundeliegenden Rahmenbedingungen ausgesetzt sah. Nichtsdestotrotz wurde vom Gesetzgeber die praktisch identische Wortwahl auch in den Art. 34 Abs. 4 SVG bzw. Art. 12 VRV eingeführt. Der Verkehrsteilnehmer sieht sich nunmehr der Problematik begegnet, dass er aufgrund der offenen Formulierung des Artikels und der unterschiedlichen kantonalen Entscheidpraxis unsicher wird, inwiefern sein Verhalten strafbar ist. Überdies kann er nur schwer abschätzen, welche Sanktion ihm straf- wie auch verwaltungsrechtlich droht. Die Frage, ob die aktuelle Normdichte mit dem Bestimmtheitsgebot vereinbar ist, kann nicht abschliessend beantwortet werden. Aus der kritischen Würdigung der Anforderungen an das Bestimmtheitsgebot lässt sich m. E. allerdings eine Tendenz erkennen. Diese Tendenz führt zu der Erkenntnis, dass faktisch die Argumente für eine dichtere Norm überwiegen. Selbige Meinung teilt auch GIGER¹⁸⁵ in der Beurteilung des neusten Entscheides¹⁸⁶ in dieser Sache und plädiert für eine „noch präzisere gesetzgeberische

¹⁸³ Verordnung der EG vom 15. März 2006, Nr. 561/06, [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:102:0001:0013:DE:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:102:0001:0013:DE:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:102:0001:0013:DE:PDF)

¹⁸⁴ Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.

¹⁸⁵ GIGER, Art. 43, N 41.

¹⁸⁶ BGE 131 IV 133.

Formulierung“. WEISSENBERGER¹⁸⁷ lässt offen, ob die aktuelle Formulierung ausreichend ist, um dem Bestimmtheitserfordernis zu entsprechen, hält aber wie auch das Bundesgericht fest, dass sich der Mindestabstand nicht ein für alle Mal ziffernmässig festlegen lässt. Gleichzeitig nennt er einige Kriterien, die zur Beurteilung herangezogen werden müssen.

Aus der Auseinandersetzung mit ebendiesen Kriterien zur Beurteilung der Angemessenheit des Abstandes ergibt sich die Möglichkeit, diese gebündelt in eine Verordnung einzubringen. Mit einer nicht abschliessenden Formulierung bleibt so auch die Möglichkeit gewahrt, weitere Kriterien zur Urteilsfindung beizuziehen.

KÖNIG¹⁸⁸ begnügt sich bezüglich der aktuellen deutschen Formulierung mit der Feststellung, dass eine Konkretisierung „nicht tunlich“ sei und dass die entwickelten Faustregeln nicht zur Aufnahme in ein materielles Gesetz geeignet seien. Dem widerspricht offensichtlich bereits die aktuelle Entwicklung in Frankreich. M. E. ist die Ansicht des genannten Autors nicht nur aus mangelnder Begründung nicht zu teilen. Es geht weniger darum, durch akribische Feinarbeit eine abschliessende Norm zu statuieren, als durch eine verständliche Grundregel dem Einzelnen aufzuzeigen, wie er sich korrekt verhalten kann. Dabei ist es wichtig zu erkennen, dass nicht dem zur Delinquenz Neigenden aufzuzeigen ist, wie weit er das Rechtssystem strapazieren kann. Vielmehr sollte es im Fokus stehen, Rechtssicherheit zu schaffen und damit einhergehend den Bürger von der Willkürdiskussion fernzuhalten.

Die logische Schlussfolgerung aus dieser Erkenntnis wäre, dass die von der Lehre und Rechtsprechung zur Thematik entwickelten, mannigfachen Kriterien bezüglich des Tatbestandes als auch der Rechtsfolge gebündelt Eingang in eine Verordnung finden müssten. Aus den Erläuterungen dazu ist erkennbar geworden, dass das Konstrukt der Vollziehungsverordnung vom Bundesrat zu wählen wäre. Die hier angesprochene Vollziehungsverordnung ist dabei auf der Tatbestandsseite klar zu strukturieren und kann, wie am Beispiel der VBak erkennbar, einfach gehalten werden. Ziel sollte, wie oben ausgeführt, sein, dem Einzelnen zu erläutern, wie er sich normkonform verhält. Damit ist zumindest auf der Tatbestandsseite dem Erfordernis des Bestimmtheitsgebots mit Sicherheit entsprochen. Auf der Rechtsfolgeseite ist eine Ausgestaltung in Anlehnung an das

¹⁸⁷ WEISSENBERGER, Art. 34, N40.

¹⁸⁸ KÖNIG, § 4, N1-3.

deutsche Modell¹⁸⁹ durchaus denkbar, m. E. aber nicht zwingend notwendig. Dies aus dem einfachen Grund, dass die Systematik des SVG historisch auf die Aufteilung in einfache und grobe Verkehrsregelverletzungen abstützt und daran angelehnt in den Massnahmebestimmungen konkreter wird. Durch die so gewählte Systematik kann es dem Richter überlassen werden, im Einzelfall Kriterien in seine Entscheidung einzustreuen. Dies ist mit der Ausgestaltung nach deutschem Modell nur noch bedingt möglich. Des Weiteren ist, wie eingangs erläutert, eine Abstandsverfehlung nach Art. 90 Ziff. 1 SVG lediglich in seltenen Fällen denkbar. Folglich kann diesen Ausnahmesituationen mittels einer Privilegierungsformulierung begegnet werden. Damit wird dem Richter die zweifellos sinnvolle Möglichkeit überlassen, bestimmte Umstände in seinem Ermessen zu würdigen.

Gesamthaft kann festgehalten werden, dass mit dem Erlass einer bundesrätlichen Vollziehungsverordnung zu Art. 34 Abs. 4 SVG dem aus dem Legalitätsprinzip abgeleiteten Bestimmtheitserfordernis eher entsprochen werden könnte als mit der bestehenden Formulierung im Strassenverkehrsgesetz. Daraus folgt, dass Blankettvorschriften im SVG bewusst unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Kriterien zu wählen sind. Der Gesetzgeber sollte Formulierung wenn möglich einfach halten, damit das Verhalten der Organe im Einzelfall für den Betroffenen voraussehbar ist und er die Norm als akzeptable Grundlage für die gegen ihn ausgesprochene Sanktion ansieht.

¹⁸⁹ BKatV.

VI. Anhang:

Formulierungsvorschlag einer Vollziehungsverordnung zu Art. 34 Abs. 4 SVG Verordnung der Bundesversammlung über das Abstandhalten beim Hintereinanderfahren

vom 1. August 2012

SR XXX.XX

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 34 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958¹⁹⁰,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom XX.XX.XXXX,
beschliesst:*

Art. 1 Abstand

1. Gegenüber dem Voranfahrenden ist ausreichend Abstand zu halten. Dieser muss mindestens den halben gefahrenen Tachowert in Metern betragen.
2. Das Unterschreiten dieses Abstandes stellt eine grobe Verkehrsregelverletzung dar.
3. Sollten Umstände, wie namentlich Kolonnenverkehr, Stadtverkehr, Abschleppfahrten, das Einhalten des Abstandes zeitweise erschweren, so ist dieser schnellstmöglich wieder herzustellen.
4. Wiegt das Verschulden gering und liegen Umstände gemäss Ziff. 3 vor, so kann der Richter die Strafe mildern oder ganz von Strafe absehen.

Art. 2 Abstandmessgerät

Sämtliche Motorfahrzeuge gemäss Art. 7 sind mit einem geeichten Abstandmessgerät auszustatten.

Art. 3 Inkrafttreten

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

¹⁹⁰ SR 741.01.

Selbstständigkeitserklärung

„Ich bezeuge mit meiner Unterschrift, dass meine Angaben über die bei der Abfassung meiner Arbeit benützten Hilfsmittel sowie über die mir zuteil gewordene Hilfe in jeder Hinsicht der Wahrheit entsprechen und vollständig sind. Ich habe § 27 der MLawO gelesen und bin mir der Konsequenzen eines solchen Handelns bewusst.“

Nino Hafner