



Justiz

Kopfgeld für Verkehrssünder

Mit genauen Zahlenvorgaben schreibt die Politik der Polizei vor, wie viele Verkehrsbussen zu verteilen sind. Als ehemaliger Polizeikommandant kann ich das nicht verstehen.

Von Stephan Reinhardt

Unter dem Titel «Staatsfeind Autofahrer» hat die *Weltwoche* vor einiger Zeit aus journalistischer Sicht über die Ahndung von Verkehrsregelverletzungen berichtet. Sie konstatiert, dass letztlich Autofahrer einem Generalverdacht unterliegen und damit praktisch grundlos kriminalisiert werden. Das ist vielleicht journalistisch überspitzt, aber nicht völlig abwegig. Der Autor hat als ehemaliger Kommandant eines grösseren Polizeikorps während Jahren selbst Verkehrskontrollen befohlen und begleitet – und ist aufgrund einer solchen am Ende auch wieder aus dem Amt geschieden.

Verkehrsregelverletzungen sind Massendelikte – je mehr Teilnehmer sich im Verkehr bewegen, desto höher ist die Zahl möglicher Gesetzesverletzungen. Die Politik und die Justiz haben darauf mit standardisierten Massnahmen reagiert: Bussenkataloge, Rechtsfiguren wie das «abstrakte Gefährdungsdelikt», rationalisierte Kontrollformen und Weiteres mehr sollen dazu beitragen, dass die Verfahren letztlich ohne allzu detaillierte Berücksichtigung des Einzelfalls abgehandelt werden. Dass dabei immer wieder das Element der Verhältnismässigkeit auf der Strecke bleibt, kann man zu Recht kritisieren – es braucht halt mehr Aufwand, sich mit einzelnen Details des Tathergangs auseinanderzusetzen. Dafür fehlt im Verfahrensalltag oft die Zeit, denn der Erledigungsdruck ist gross. Dass der einzelne Beschuldigte dann manchmal drakonisch bestraft wird, scheint die Politik in Kauf zu nehmen oder vielleicht sogar im Sinne der Generalprävention zu wollen.

Fehlendes Augenmass

Wenn sich aber die gesetzgeberische Realität vom Alltag allzu weit wegbewegt, dann leidet letztlich die Glaubwürdigkeit des Rechtsstaats. Wie genau soll während der Stosszeit auf der Autobahn Zürich–Bern realistischere Weise der vorgeschriebene Mindestabstand eingehalten werden, ohne dass es zu grossen Verkehrsbehinderungen und Gefährdungen der nachfahrenden Fahrzeuge kommt? Dessen scheint sich die Politik oft nicht bewusst zu sein, sondern glaubt, dass ein gerechtes Gesetz letztlich auch gerechte Zustände schafft.

Überhaupt die Politik: Tatsächlich sind natürlich nicht die Polizeikorps für Via Sicura verantwortlich, sondern sie erhalten von ihren vorgesetzten Behörden den Auftrag zu deren Umsetzung. Konkret heisst das, dass dem Korps von der Politik sogenannte Leistungsvorgaben gemacht werden, also wie viele Delikte in welchem Bereich in einem bestimmten Zeitraum zur Anzeige gebracht werden müssen. Dies wird bis auf Stufe Mann/Frau an der Front heruntergebrochen, so dass also in jeder Patrouille jeder Funktio-



Glaubwürdigkeit des Systems.

när weiss, wie viele Verzeigungen er in welchem Zeitraum vornehmen muss. Dass dies nicht zwingend zu mehr Augenmass, sondern vor allem zu einer Erfüllung von Zahlenvorgaben führt, versteht sich von selbst.

Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Es ist selbstverständlich nicht falsch, auch die Verwaltung (zu der die Polizei gehört) mit Zielvorgaben zu führen, aber ob die Kriminalisierung per Leistungsvorgabe wirklich das richtige Mittel zur Steuerung des Verkehrsverhaltens ist, mag man unterschiedlich sehen.

Ein typisches Beispiel für die Rationalisierung im Kontrollwesen ist ferner die Einführung der neuen Atemluftkontrollgeräte, die angeblich genauer sein und dadurch die aufwendigeren zusätzlichen Blutentnahmen überflüssig machen sollen. Sämtlichen Fachleuten ist bekannt, dass es keine wissenschaftlich begründete Möglichkeit gibt, aus einer Atem-Alkoholkonzentration die – letztlich einzig wirklich ausschlaggebende – Blutalkoholkonzentration zu berechnen. Dennoch, aus Rationalisierungsgründen werden die Atemluftkontrollen heute regelmässig als Beweismittel gewertet – jedenfalls dann, wenn die kontrollierte Person nicht ausdrücklich auf einer zusätzlichen Blutentnahme beharrt.

Sicherheit ist nur Vorwand

Ebenso scheinen Geschwindigkeitskontrollen heute vor allem einem Ziel zu dienen, nämlich möglichst hohes Bussenaufkommen für die Staatskasse zu generieren. Vorbei die Zeiten, als unter dem Titel «Gefahrenabwehr» an besonders kritischen Stellen das Messgerät aufgestellt wurde – gemessen wird da, wo man am ehesten einen hohen Bussenertrag vermutet. Würde man tatsächlich die Sicherheit in den Vordergrund stellen, so müsste man regelmässig vor der Geschwindigkeitskontrolle warnen, damit die Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit reduzieren.

Niemand, schon gar nicht der Autor, ist der Meinung, mehr Opfer im Strassenverkehr und mehr Rowdytum seien wünschenswert oder wenigstens in Kauf zu nehmen. Ebenso wenig sollte aber die Glaubwürdigkeit des Systems darunter leiden, wenn mit abstrakten Vorgaben letztlich nicht präventiv die Sicherheit gefördert, sondern hauptsächlich die Staatskasse gefüllt und gleichzeitig die Polizei zum reinen Repressionsapparat reduziert wird. Für uns Rechtsanwälte gibt das zwar ein Auskommen, aber der Preis für die Gesellschaft ist hoch.

Stephan Reinhardt war von 2008 bis 2012 Kommandant der Kantonspolizei Aargau. Er ist heute als Rechtsanwalt in Zürich tätig.