

## RECHTLICHE SITUATION BEZÜGLICH GPS-SYSTEMEN MIT STANDORTANGABEN ÜBER RADARANLAGEN

*Im Januar 2007 hat das Bundesamt für Strassenverkehr ASTRA den Vertrieb und die Inbetriebnahme von GPS-Systemen mit Radarwarnfunktionen verboten. Der Autor analysiert unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung des Strassenverkehrsrechts Art. 57b SVG und gelangt zum Schluss, dass Zweck der Norm die Sicherstellung der Verkehrssicherheit und des ungestörten Verkehrsflusses ist. Sodann erkennt er in GPS-Navigationssystemen nicht Vorrichtungen, die behördliche Kontrollen stören oder diese unwirksam machen - wie in Art 57b SVG pönalisiert -, sondern Informationssysteme zur Einhaltung von Verkehrsvorschriften, welche die Sicherheit im Strassenverkehr fördern.*

Zi.

*En janvier 2007, l'Office fédéral des routes OFROU a interdit la vente et l'exploitation des systèmes GPS disposant d'une fonction d'alerte de radar. L'auteur analyse l'art. 57b LCR à la lumière de l'évolution historique du droit de la circulation routière et arrive à la conclusion que le but de la norme est de garantir la sécurité routière, ainsi que la fluidité du trafic routier. Dès lors, il ne reconnaît pas dans les systèmes de navigation GPS des dispositifs qui peuvent perturber les contrôles officiels ou rendre ceux-ci inefficaces - comme cela est sanctionné par l'art 57b LCR -, mais des systèmes d'information tendant au respect des règles du trafic, qui favorisent la sécurité de la circulation routière.*

P.P.

*Prof. Dr. iur. et Dr. phil. | Hans Giger, Rechtsanwalt (Zürich)*

---

**\*\* SJZ 103 (2007) Seite 165 \*\***

### **I. Rechtspolitische Ausgangslage**

Als das Motorfahrzeug im Gegensatz zu heute noch keinen dominanten Faktor im erwerbswirtschaftlichen Bereich einnahm, beteiligten sich einige Kantone im Jahre 1904 am Abschluss eines Konkordates über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern<sup>1</sup>. Nun setzte eine Entwicklung ein, die - wie sonst in keinem anderen Gebiet der Rechtsetzung - darüber belehrte, dass die bestehenden Normen den Anforderungen an einen die Interessen aller Strassenbenützer umfassenden Rechtsschutz schon nach verhältnismässig kurzer Zeit nicht mehr zu genügen vermochten. Dies führte zu einer nicht abreisenden Rotation von gesetzgeberischen wie anderweitigen Erlassen. Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958<sup>2</sup> begnügte sich mit der Grundregel, wonach sich jedermann im Verkehr so verhalten muss, dass er "andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet"<sup>3</sup>. Allerdings befasst sich der Gesetzgeber in Art. 32 SVG bereits relativ eingehend mit der Geschwindigkeit. Sie ist gemäss Art. 32 SVG "stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen." Schon zu jener Zeit enthielt aber die Bestimmung ebenfalls konkrete Anordnungen über Geschwindigkeitsbeschränkungen und entsprechende Delegationen an die "zuständigen Behörden". Die Geschwindigkeitskontrolle blieb im Wesentlichen in der Kompetenz und im Ermessen der Polizeiorgane. Das zentrale Anliegen der Teilrevision von 1973 bestand - "als Ausfluss der Zeitumstände"<sup>4</sup> - in einer Neubesinnung über das normative Erfassen der Geschwindigkeitsproblematik. In der parlamentarischen Auseinandersetzung um eine effiziente Reglementierung von Geschwindigkeitsbeschränkungen stehen sich diametrale Ansichten

---

**\*\* SJZ 103 (2007) Seite 166 \*\***

gegenüber<sup>5</sup>. Das Votum des Berichterstatters kann als pars pro toto festgehalten werden: "Es wäre ein verhängnisvoller Irrtum, zu glauben, dass allein mit Geschwindigkeitsbeschränkungen, und würden sie fast widernatürlich rigoros angesetzt, die Sicherheit im Strassenverkehr gewährleistet werden könnte... Insbesondere haben viele Unfälle auf Innerortsstrecken mit übersetzter Geschwindigkeit nichts zu tun. Sie spielen zahlenmässig eine erhebliche Rolle." Eine einseitige Fokussierung der legislatorischen Anstrengungen auf das Problem der Geschwindigkeit sei daher abzulehnen. Vielmehr gehe es bei der Vorlage im Wesentlichen um die Hebung der Verkehrssicherheit. Es war - und dies kann nicht genug betont werden - das Verdienst des damaligen Justizministers Bundesrat Furgler, dass er auf die grundlegende Bestimmung Art. 32 Abs. 1 SVG hinwies, die bezüglich der einzuhaltenden Geschwindigkeit auf ein "eigentliches Prinzip menschlichen Verhaltens" abstellt<sup>6</sup>. Dieser Appell an die persönliche Verantwortung eines jeden Menschen muss richtungweisend bleiben. Mit einer Konkretisierung, der Kategorisierung in Stundenkilometer, droht die Gefahr, dass deren Einhaltung von der eigenen Verantwortlichkeit dispensiert. Die nationalrätliche Eintretensdebatte<sup>7</sup> lässt analoge Bedenken gegen eine allzu rigorose, stereotypisierte Regelung der Geschwindigkeitsbegrenzungen erkennen. So spricht Nationalrat Müller von der systematischen Verkettung des Autos und dem damit zwangsläufig verbundenen Objektivitätsverlust. Eine starre Geschwindigkeitsgrenze bringt "schwerwiegende Nachteile" mit sich<sup>8</sup>. Auch Nationalrat Bonnard<sup>9</sup> warnte davor, das Prinzip der Proportionalität zu verlassen und mehr zu regeln, als für die Zielerreichung erforderlich ist. Die allgemeine Verunsicherung hinsichtlich einer generellen Konkretisierung von Geschwindigkeitslimiten beantwortete Bundesrat Furgler mit seinem Hinweis auf den zentralen und grundsätzlichen Art. 32 SVG, der "jedem seine eigene Verantwortung auferlegt"<sup>10</sup>. So ereigneten sich über die Pfingsttage 1974 trotz Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungen rund vierzig Prozent mehr Unfälle als 1973 vor erfolgter Reglementierung. Die parlamentarische Debatte zeichnete sich denn auch vorab im Hinblick auf Geschwindigkeitsbeschränkungen durch eine erhebliche Unsicherheit aus: Zu Recht wurde aber die Ansicht vertreten, dass es als stossend empfunden werde, wenn offenbar auch im Strassenverkehr - wie übrigens ebenfalls anderswo - sich neunzig Prozent Vernünftige wegen vielleicht zehn Prozent Unvernünftigen durch ein normatives Korsett einschränken müssen<sup>11</sup>. Neben der "Geschwindigkeit" spielen noch andere Faktoren<sup>12</sup> mit, die im Hinblick auf Verkehrssicherheit ebenfalls eine prominente Position einnehmen.

Der Gedanke an eine effizientere Geschwindigkeitskontrolle war schon damals nicht neu. Die Benutzung von Radarwarngeräten war bereits früher als Regalverletzung im Sinne des Telegraphen- und Telefonverkehrsgesetzes vom 14. Oktober 1922 strafrechtlich erfasst; nicht aber auch der Handel mit solchen Geräten. In den Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes vom 20. März 1975 ist erstmals sub "Ergänzung der Verkehrsregeln" in Art. 57 SVG festgehalten, dass der Bundesrat "die Herstellung, den Handel und die Verwendung von Geräten und Vorrichtungen verbieten" dürfe, "welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs stören, erschweren oder unwirksam machen könnten". Nationalrat Allgöwer hatte anlässlich der nationalrätlichen Debatte darauf aufmerksam gemacht, es sei ebenso wichtig wie die grundsätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung, dass eine strenge "Überwachung der Anpassung der Geschwindigkeit"

---

**\*\* SJZ 103 (2007) Seite 167 \*\***

erfolge<sup>13</sup>. Bei allen Disputen über Geschwindigkeit und Geschwindigkeitskontrolle hat immer wieder der Gedanke Vorrang beansprucht, dass im Grunde genommen bei jeder Reglementierung stets der beherrschende Zweck des Gesetzes im Mittelpunkt stehen müsse: die Verkehrssicherheit<sup>14</sup>.

Bereits sechs bis sieben Jahre später hat der Bundesrat zuhanden der Räte eine neue Botschaft zu einem erneut ergänzten und modifizierten Gesetzesentwurf vorgelegt<sup>15</sup>. Schon in der Eintretensdebatte zeigten sich unüberbrückbare Gegensätzlichkeiten<sup>16</sup>. Das parlamentarische Engagement galt dabei u.a. auch der angemessenen Durchsetzung von gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten<sup>17</sup>. Die aus den parlamentarischen Beratungen hervorgehenden Grundlagen verraten unschwer die doch bei aller formell erforderlichen Konkordanz tief sitzenden Divergenzen<sup>18</sup>. Das gilt insbesondere mit Bezug auf das Einfuhr-, Vertriebs- und Verwendungsverbot von GPS-Systemen mit Standortangaben über Radaranlagen.

## **II. Tatbestandsanalyse**

Wer immer auch eine rechtliche Situation, die Anwendung bestimmter Normen prüft, darf die faktischen Vorgänge nicht als Nebensächlichkeiten behandeln. Jede Rechtsanwendung beruht auf einem Syllogismus, der Unterordnung eines bestimmten Tatbestandes unter die hierfür zuständigen Normen. Beide Faktoren einer Gleichung sind nicht - wie bei der mathematischen Gleichung - bestimmte, unauswechselbare und

unabänderliche, sondern vielmehr inhaltlich variable Grössen: Tatbestand wie Normen bedürfen der unzweideutigen und unverwechselbaren Festlegung durch Abklärungen und - wo erforderlich - durch Auslegung. Das ist gerade vorliegend unentbehrlich. Tatbeständlich müssen wir hier nämlich davon ausgehen, dass - entgegen der zum Teil auch in den Räten zum Ausdruck gebrachten Voten<sup>19</sup> - sich nirgends die Forderung nach einer flächendeckenden, allumfassenden und generellen Überwachung der einzuhaltenden Geschwindigkeiten durch die Automobilisten entdecken lässt. Dies führt auf die Erfahrung zurück, dass sich solche Diskussionen auch auf rechtspolitischer Ebene im Parlamentsgebäude nicht vom Ballast vergangener Ergebnisse in freier Gestaltung lösen, sondern immer wieder von bereits strukturierten Modellen ausgehen. Ein gedanklicher Ausflug in die Annalen der entwicklungsgeschichtlichen Vorgänge seit dem Erlass des Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 1958 mit den über einem dutzend Revisionen belegt, dass gerade mit Bezug auf das Problem "Geschwindigkeit", "Geschwindigkeitskontrolle" und deren angebliche "Vereitelung durch Gebrauch von Radarwarngeräten" sehr wenig substantiell geändert wurde. Die Entwicklungen bewegten sich in einer vorsichtigen Anpassung an die Erfahrungen, weniger an die Erkenntnisse, aus der Praxis. Die Kernaussage in Art. 31 Abs. 1 SVG<sup>20</sup> überstand alle Revisionsbemühungen. Das gleiche Schicksal teilt im Übrigen die sehr kluge Grundsatzbestimmung über die Geschwindigkeit<sup>21</sup>, die an den gesunden Sachverstand des Automobilisten, seine Entscheidungsfähigkeit im Strassenverkehr, sein durch Prüfung "bewiesenes" Können mit all den verlangten Fertigkeiten<sup>22</sup> und seine Charakterfestigkeit<sup>23</sup> appelliert und die Anpassung zudem von objektiven Faktoren wie der Besonderheit des Fahrzeuges<sup>24</sup> und der Strassen-<sup>25</sup>, Verkehrs-<sup>26</sup> und

---

**\*\* SJZ 103 (2007) Seite 168 \*\***

Sichtverhältnisse<sup>27</sup> abhängig macht<sup>28</sup>. Im Grunde genommen hat sich auch an den tatbeständlichen Grundlagen der Pönalisierung von Eingriffen in das Kontrollsystem der Geschwindigkeitsüberwachungen nichts Fundamentales geändert: Die Benützung von Radarwarngeräten war ja bereits im Sinne des Telegraphen- und Telefonverkehrsgesetzes vom 14. Oktober 1922 als Regalverletzung inkriminiert.

In ihren Grundstrukturen hat sich die Rechtslage - was den materiellen Gehalt und die Auswirkungen auf die Automobilisten betrifft - ebenfalls im weiteren Verlauf der Zeit kaum verändert: Die Revisionsarbeiten am Strassenverkehrsgesetz haben gerade auch mit Bezug auf die Regelung der Problemkomplexe Geschwindigkeit, Kontrolle sowie Pönalisierung deren Verhinderung inhaltlich keine wesentlichen Neuerungen gebracht. Im Jahre 1975 wurde in Art. 57 SVG<sup>29</sup> die inhaltliche Basis<sup>30</sup> für die strafrechtliche Erfassung der verschiedenartigen Behinderungen von Geschwindigkeitskontrollen geschaffen; dies allerdings durch Delegation an den Bundesrat mit Legiferierungskompetenz auf Verordnungsstufe. Es folgte die Überführung in das Strassenverkehrsgesetz, das den Tatbestand unter dem 7. Abschnitt "Störung von Strassenverkehrskontrollen" in Art. 57 b SVG praktisch sinngleich regelt<sup>31</sup>. Aus den voranstehenden Erörterungen lässt sich folgern, dass eine treffsichere Beurteilung der Anwendungssituation nur auf der Grundlage eines Tatbestandsvergleichs in Verbindung mit einer entsprechenden Auslegung der heute in Kraft befindlichen Normierung erfolgen kann.

### **III. Analyse von Doktrin und Praxis**

#### **A. Doktrin**

Wenn man die einschlägige Literatur zum Strassenverkehrsrecht in der Schweiz konsultiert, wird man mit der Tatsache konfrontiert, dass die Thematik Geschwindigkeitskontrolle und erlaubter oder verbotener Einsatz von Geräten und Vorrichtungen, "welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs erschweren, stören oder unwirksam machen können", nur ganz marginal abgehandelt wird. Die Ursache dieser Abstinenz liegt aber nicht etwa in der Bagatellisierung bzw. einer aktuell bestehenden praktischen Bedeutungslosigkeit. Vielmehr gilt es als notorisch, dass mit unzähligen Methoden, Mitteln und Instrumenten versucht wird, der Kriminalisierung von Geschwindigkeitsverletzungen im konkreten Fall zu entgehen. Wer den Alltag nur einigermaßen wach erlebt, begegnet der Realisierung solcher Möglichkeiten wieder und wieder im eigenen Umfeld. Es ist auch unübersehbar, dass sich die Geschäftswelt schon lange mit der Lösung des Problems beschäftigte, durch geeignete Produkte das permanente Spannungsfeld des Automobilisten zwischen Gesetzestreue und normbezogener Gehorsamsverweigerung im Hinblick auf die Geschwindigkeitsübertretungsproblematik und nicht zuletzt auch gestützt auf das Interesse an einem unverkrampften Verkehrsfluss zu lösen. Der ganz enorme Ideenreichtum signalisiert doch ein ungesättigtes Bedürfnis: Handzeichen durch Fussgänger und Velofahrer, Lichtsignale durch automobilistische Verkehrsteilnehmer, Anbringen von Warntafeln kurz vor Radarfallen durch Private, Routenbeschreibungen im TwiXtel mit Angaben aller fest installierten Geschwindigkeitsmessgeräte, eigene Aufzeichnungen von

Radargeräten auf einem Kartenausdruck, periodische Radiomeldungen mit entsprechenden Warnungen vor Geschwindigkeitskontrollen unter Angabe der Standorte, Radarwarner im Sinne von Funkempfängern u.a.m. sind als taugliche Mittel der Geschwindigkeitsregulierung im Dauereinsatz. Warum müssen wir feststellen, dass diese akuten und regen Interessenbekundungen keinen entsprechenden Niederschlag im Schrifttum hinterlassen haben, obwohl Tatbestand wie Rechtslage unbestrittenermassen heute mehr noch als früher unsicher sind? Das führt wohl darauf zurück, dass die Interpretieren der gegenwärtigen Rechtslage mit Rücksicht auf die scheinbare Klarheit des "alles erfassenden Gesetzestextes" bewusst auf eine kritische Hinterfragung

---

**\*\* SJZ 103 (2007) Seite 169 \*\***

verzichteten<sup>32</sup>, zumal der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit Stand vom 15. Januar 2007 verbreitete Fragen- und Antwortenkatalog zum Thema "Verbotene Radarwarngeräte auf GPS-Basis"<sup>33</sup> in nicht zu überbietender Zweifelsfreiheit die Botschaft verkündete, dass praktisch beinahe alle Varianten mit Warneffekt vor Geschwindigkeitskontrollen unter den Verbotskatalog fallen, die zur Störung oder Erschwerung entsprechender Polizeikontrollen führen. Dazu kommt noch eine rechtlich nicht unbeachtliche Veränderung in den tatbeständlichen Grundlagen: Eine neue Generation von Informationssystemen mit Angaben über die Standorte von Radarwarnanlagen beginnt nun den Markt zu erobern. Solche Modelle schaffen nicht nur Veränderungen im faktischem Bereich, sondern stellen Gesetzgebung und Rechtsprechung vor neue Aufgaben: Jede Veränderung der Subsumtionsmasse führt nämlich zwangsläufig zur Frage, ob das bisherige Normenangebot zur Erfassung der neuen Situation noch als tauglich zu gelten hat. Vorauseilend und daher voreilig hat das Bundesamt für Strassen nun in einer Pressemitteilung apodiktisch festgehalten, dass GPS-Navigationsgeräte mit Radarwarnfunktionen den bisher verbotenen Radarwarngeräten gleichgestellt und daher ebenfalls unter die Verbotsklausel fallen.

## **B. Praxis**

Weit ergiebiger erweist sich die Rechtsprechung, die sich - wenn auch nur gelegentlich - mit den spezifischen Problemen im Zusammenhang mit der "Vereitelung von Geschwindigkeitskontrollen" befasst. Die normative Grundlage ist - wie bereits ausgeführt - jedoch stets die gleiche geblieben. Als Leading Case muss wohl ein Urteil des Kassationshofes des Bundesgerichts<sup>34</sup> gelten, weil sich die dortigen Erwägungen nicht nur mit der blossen unkritischen Wortinterpretation begnügen, sondern sich ihnen auch Gedanken über den teleologischen Gehalt der zu jener Zeit<sup>35</sup> im Hinblick auf den Tatbestand des "Warnens von Fahrzeugführern vor einer Geschwindigkeitskontrolle" noch im Vordergrund stehenden normativen Anordnung entnehmen lassen. Radarkontrollen - so das Bundesgericht - können gewaltlos auf verschiedene Art behindert werden, "so durch Störung der Messung<sup>36</sup> oder der Funkübertragung zum Auffangposten oder der automatischen Lichtbildaufnahme". Eine Behinderung im Sinne von Art. 286 StGB darf gestützt auf die Entstehungsgeschichte nur eine zurückhaltende Anwendung finden. Dies bedeutet, dass nur eine "aktive" Behinderung den Tatbestand erfüllt. Bereits normanalytisch lehnte unsere höchste Instanz die Anwendbarkeit ab, weil der Beschwerdeführer "nicht in den Messstrahl" der Radaranlage getreten sei und damit "weder die Messung durch das Radargerät noch die Meldung durch Funk an den Auffangposten noch dessen Tätigkeit "gestört" habe. Das Argument der Vorinstanz, der Beschwerdeführer sei zu bestrafen, "weil er den von der Radarkontrolle angestrebten Erfolg (Hervorhebung durch Verf.) beeinträchtigt habe", sei unerheblich. Von ganz entscheidender Bedeutung sind indessen die luziden Erwägungen des Bundesgerichts zur ratio legis, die mit derjenigen von Art. 57 b SVG identisch ist. Selbst wenn die Zweckvereitelung für die Erfüllung des Tatbestands genüge, wäre eine Verurteilung nicht möglich: Radarmessungen dienen nach Ansicht des Bundesgerichts ohnedies verschiedenen Zwecken: Sie können der Kontrolle über die Einhaltung von Höchstgeschwindigkeiten dienen, dann aber auch im Sinne einer längeren systematischen Erfassung des Strassenverkehrs nach Fahrzeugkategorien und einzelnen Geschwindigkeitsstufen zur Eruiierung des richtigen Masses vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten. Besondere Beachtung verdienen indessen die grundsätzlichen Überlegungen über den eigentlichen Sinn und Zweck von Geschwindigkeitskontrollen: Er besteht keinesfalls "in der Büssung vieler Verkehrssünder"<sup>37</sup>. Vielmehr sollen polizeiliche Radarkontrollen - wie übrigens alle Verkehrsvorschriften - der Verkehrssicherheit dienen. Alles, "was dazu beiträgt, die Strassenbenützer zu einem verkehrsregelmässigen Verhalten zu veranlassen, liegt im Sinne der

---

**\*\* SJZ 103 (2007) Seite 170 \*\***

entsprechenden Vorschriften" <sup>38</sup>. Wer einen Strassenbenützer auf eine mögliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hinweist, veranlasst ihn zur notwendigen Mässigung und kann somit nicht dem Zweck zuwiderhandeln, "der mit einer Geschwindigkeitskontrolle angestrebt wird".

In einem obergerichtlichen Entscheid <sup>39</sup> wurde bezüglich der strafrechtlichen Erfassung von Warnaktionen nach dem Prinzip unterschieden, ob nur ein Einzelfall zur Beurteilung vorlag oder die Warnung vor Geschwindigkeitskontrollen systematisch erfolgte. Das Bundesgericht hat diese Auffassung als unzutreffend abgelehnt. Das zentrale zweckorientierte Motiv zu solcher Entscheidung liegt in der angemessenen Zweckidentität von Kontrolle und Warnung. Wenn in unterschiedlichen Entscheiden von Gerichten unterschiedlicher Stufe - entgegen den hier ausführlich behandelten Erwägungen des Bundesgerichts - ohne Begründung, ohne Widerspruch sowie auch ohne Signalisierung einer Änderung der Praxis - festgehalten wird, dass "der Gesetzgeber mit Art. 57 b SVG offensichtlich einen möglichst umfassenden Schutz der Geschwindigkeitskontrolle mit Radarmessgeräten vor Störungen erreichen wollte" <sup>40</sup>, muss dies als Ausdruck einer Rechtsunsicherheit gewertet werden <sup>41</sup>.

## IV. Normanalyse

### A. Auslegungsprobleme

#### 1. Sachlicher Geltungsbereich

##### a. Normative Ausgangslage

Gemäss Art. 57 b Abs. 1 SVG dürfen Geräte und Vorrichtungen, welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs erschweren, stören oder unwirksam machen können, weder in Verkehr gebracht oder erworben noch in Fahrzeuge eingebaut, darin mitgeführt, an ihnen befestigt oder in irgendeiner Form verwendet werden. Als Beispiel für solche Geräte nennt diese Bestimmung Radarwarngeräte. Es geht nun grundsätzlich darum, im Sinne der Fixierung des sachlichen Geltungsbereichs dieser Vorschrift festzustellen, was alles unter den Begriff "Radarwarngerät" subsumiert werden darf. Einer Auslegung sind hier absolute Grenzen gesetzt, weil die Verbindung der Verbotsnorm von Art. 57 b Abs. 1 SVG mit Art. 99 Ziff. 8 SVG <sup>42</sup> eine pönalisierende Wirkung auslösen kann und daher Strafnormen absolut klar, unmissverständlich und keinesfalls interpretationsbedürftig sein dürfen. Dies dient dem Zweck, den Bürger vor zweifelhaften Angriffen auf seine Persönlichkeit und Ehre zu schützen.

##### b. Begriffsbestimmung "Geräte und Vorrichtungen"

Auf vorliegenden Fall bezogen, bedeutet dies zunächst einmal, dass durch die Bestimmung Art. 57 b SVG nur "Geräte und Vorrichtungen" erfasst sein können, die im Zeitpunkt der Inkraftsetzung bereits im Handel waren. Es geht dabei selbstverständlich nicht um Äusserlichkeiten, sondern um Funktionen und Wirkungen. Die in Frage stehenden Radarwarngeräte gelten als "Fernmeldeanlagen, welche die vom Messgerät der Polizei ausgestrahlten Wellen auffangen und in akustische und optische Signale umwandeln, durch die der Fahrzeuglenker einige hundert Meter vor der Messstelle der Polizei auf die Geschwindigkeitskontrolle aufmerksam gemacht wird. Zu diesem Behuf muss das Gerät auf den gleichen Frequenzen radioelektrische Zeichen empfangen, wie sie von den Messgeräten der Polizei ausgesendet werden" <sup>43</sup>. Im technischen Sinn sind solche Apparate echte Warngeräte im Sinne von Funkempfängern, die das ausgestrahlte hochfrequente Radarsignal detektieren und mittels eines akustischen Hinweistones dem Lenker signalisieren.

Eine ganz andere Funktion üben die hoch modernen GPS-Navigationsgeräte aus <sup>44</sup>. Es sind dies Multifunktionsgeräte, deren ausschliesslicher Zweck in der Informationsvermittlung liegt. Das zentrale Anliegen besteht in der optischen und akustischen Pilotierung des Verkehrsteilnehmers durch eine ihm nicht vertraute Landschaft. Es ist dies hauptsächlich ein Wegweiser, der das Aufsuchen unbekannter Orte optimal gewährleistet. Dies ermöglicht ein kleiner Computer mit eingebautem Satellitenempfänger zwecks äusserst präziser Standortbestimmung. Die Software besteht somit u.a. in einem vorprogrammierten Kartenmaterial und ermöglicht folglich laufend eine

---

**\*\* SJZ 103 (2007) Seite 171 \*\***

Routenführung in Echtzeit. Es können die verschiedensten Points of Interest <sup>45</sup> in dafür geeigneten GPS-Navigationsgeräte geladen werden: Autohäuser, spezielle Tankstellen, Apotheken, Banken, Kinos,

Berghütten, Theater, Notfallstationen u.v.m. Auch Standorte von Radarkontrollgeräten lassen sich speichern. Unschwer lässt es sich ableiten, dass diese Mehrzweck-GPS-Navigationsgeräte nur marginal der Aufzeichnung von Radarkontrollgeräten dienen. Dazu kommt, dass sie nicht - wie die im Gesetz normativ erfassten Warngeräte - die Radarstrahlen, die von polizeilichen Kontrollgeräten ausgesendet werden, detektieren. Sie verfügen vielmehr nur über gespeicherte Daten der Standorte von Radarkontrollgeräten. In der Signalisierung etwa solcher Informationen erschöpft sich ihr Zweck. Die modernen GPS-Anlagen sind also nichts anderes als Autonavigationsgeräte, über deren Zulässigkeit kein Zweifel besteht und in welchen ausser den Lagebezeichnungen von Strassen, Hotels, Bahnhöfen und dergleichen auch noch die Standorte von Radarkontrollgeräten gespeichert sind. Zusätzlich können auf Grund entsprechender Satellitensignale etwa Umleitungen, Absperrungen, Staus und auch die Aufenthaltsorte von mobilen Geschwindigkeitskontrollen per Funk an das GPS-Instrument übermittelt werden. Es findet mithin lediglich ein Vergleich zwischen der Position des Fahrzeuges und den Koordinaten statt, die den einzelnen gespeicherten Daten zugeordnet sind. Bei Übereinstimmung erfolgt ein Hinweis. Mit anderen Worten: Es besteht für das Gerät kein Unterschied, ob an einem bestimmten Ort, den es gespeichert hat, ein Hotel, ein Bahnhof oder ein Radarkontrollgerät steht. GPS-Navigationsysteme mit Points of Interest sind keine Warngeräte, sondern blosse Informationstechnologien und fallen folglich nicht in den sachlichen Geltungsbereich "Geräte und Vorrichtungen" gemäss Art. 57 b Abs. 1 SVG. Die historische Auslegung verbietet dies wie übrigens auch der bereits erwähnte Ausschluss einer extensiven Interpretation von Strafnormen<sup>46</sup>.

### *c. Eigenschaftsbestimmung der erfassten "Geräte"*

Ein zweiter Grund führt zum Ausschluss der Anwendbarkeit von Art. 57 b SVG auf die modernen GPS-Navigationsgeräte mit POI: Es sind gemäss Wortlaut des Gesetzestextes nur Geräte und Vorrichtungen erfasst, "welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs erschweren, stören oder unwirksam machen können". Navigationssysteme profitieren von Informationen. Sie tangieren die Funktionsfähigkeit von polizeilichen Radarkontrollgeräten in keiner Weise. Sie greifen auch nicht in den Bereich der ausgesendeten Strahlen ein und erfüllen im Grunde genommen den gleichen Zweck wie die polizeiliche Kontrolle selbst<sup>47</sup>. "Erschweren", "stören" und "unwirksam machen" sind Begriffe, die eine aktive Tätigkeit signalisieren. Ein Point of Interest im Routenführer kann nur passives Verhalten anzeigen, niemals aber "erschweren", "stören" und schon gar nicht "unwirksam machen".

### *d. Legalitätsprinzip*

Die Anwendung einer Strafnorm wird - das sei zusammenfassend nochmals betont - durch das Legalitätsprinzip beherrscht. Jede strafrechtliche Erfassung muss daher zwingend von einer Rechtsnorm gedeckt sein. Im Unterschied zum Zivilrecht entfällt in diesem Rahmen - auch wenn dies gelegentlich aus Praktikabilitätsgründen in der Praxis unbeachtet bleibt - jegliche Möglichkeit, den in der normativen Formulierung klar zum Ausdruck gebrachten Anwendungsbereich durch zweckausgerichtete Interpretation auszudehnen. Ändern sich die tatbeständlichen Grundlagen, kann nur eine neue gesetzgeberische Anpassung Gültigkeit beanspruchen. Vorliegend sind die GPS-Systeme nicht erfasst und ebenso wenig die von der Pönalisierung betroffenen Handlungen im Sinne des Erschwerens, Störens oder Unwirksammachens der behördlichen Radarkontrollgeräte.

## *2. Norminhalt und Zweckausrichtung*

Der Zweck des Art. 57 b SVG besteht darin, Störungen und Erschwerungen der behördlichen Kontrollen des Strassenverkehrs zu verhindern. Mit "behördlichen Kontrollen des Strassenverkehrs" meint der Gesetzgeber in erster Linie Überwachungen durch die Polizei mit Hilfe von Radarmessungen. Nach bundesgerichtlicher Praxis<sup>48</sup> dienen

---

### **\*\* SJZ 103 (2007) Seite 172 \*\***

nahezu alle Radarmessungen dazu, Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erfassen. Zweck dieser Kontrollen darf aber nicht sein, dem Fiskus Erträge zu sichern, indem möglichst viele Verkehrsteilnehmer mit Bussen bestraft werden, sondern er besteht vielmehr nach höchstinstanzlicher Auffassung im Bestreben, eine möglichst umfassende Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu bewirken. Die Vorschriften über die Höchstgeschwindigkeiten dienen ihrerseits wie alle übrigen Verkehrsvorschriften der Verkehrssicherheit. Daraus folgt, dass alles, was zur Einhaltung der Verkehrsvorschriften beiträgt, nicht unzulässig sein kann. Das Bundesgericht hat im erwähnten Entscheid

ausgeführt, die Hinderung einer Amtshandlung nach Art. 286 StGB liege nicht vor, wenn jemand einen Verkehrsteilnehmer auf eine Radarkontrolle aufmerksam mache, da diese Handlung denselben Zweck wie die Radarkontrolle verfolge, nämlich eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu verhindern<sup>49</sup>. Folglich kann ein Gerät, das den Fahrer durch die Warnung vor einer Radarkontrolle zur Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften veranlasst, nicht dem Zweck des Art. 57 b SVG zuwiderlaufen, der ja mittelbar, d.h. durch den Schutz der Verkehrskontrollen, in der Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften besteht. Überspitzt könnte man diesen Gedanken auch so formulieren: Ein Gesetz, das GPS-Radarwarngeräte verbietet, trägt zu allfällig sich durch Geschwindigkeitsüberschreitungen ereignenden Unfällen bei.

Wer die bundesgerichtliche wie auch kantonale Rechtsprechungstätigkeit sowie die Einstellung der Polizeibehörden als Vollzugsorgane zur Kenntnis nimmt, erkennt unschwer die Widersprüchlichkeit bezüglich der Anwendbarkeit von Art. 57 b SVG: Der oft zitierte Leading Case mit den grundlegenden Erwägungen des Bundesgerichts<sup>50</sup> zwingt zur Annahme, dass GPS-Navigationssysteme mit ihren zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit anregenden Informationsinhalten - wie sich unsere höchste Instanz ausdrückte - "die Strassenbenützer zu einem verkehrsregelgemässen Verhalten" veranlassen und damit auch einen erzieherischen Effekt bewirken. Das deckt sich im Übrigen mit den Intentionen der Geschwindigkeitskontrollen durch Polizeiorgane und deren Radarwarngeräte. Sie selbst stellen ja ihre Radarkabinen gut sichtbar auf, warnen die Verkehrsteilnehmer vielerorts mit Tafeln sowie durch Radio- und Pressemitteilungen, vorab vor Feiertagen, vor bevorstehenden Radarkontrollen<sup>51</sup>. Die so von höchster Instanz bestätigte ratio legis verbietet die Anwendung von Art. 57 b SVG, wenn nicht eine eigentliche Sabotageabsicht vorliegt bzw. bewiesen werden kann. Dies ist denn erfahrungsgemäss auch in aller Regel nicht der Fall: Überschreitungen sind allzu häufig Ergebnisse der aufgezwungenen Monotonie einer kontinuierlich einzuhaltenden Geschwindigkeit. Man darf dabei auch nicht den negativen Nebeneffekt ausser Acht lassen, der in der gesetzlich geforderten, ständigen Kontrolle der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit liegt und zwangsweise zur Unachtsamkeit gegenüber der Einhaltung von noch vitaleren Vorschriften verführen, die der Verkehrssicherheit dienen. Noch drastischer steigert sich die Gefahrensituation durch das monotone, einschläfernde tempomatgesteuerte Fahren über weite Strecken.

## **B. Anwendungsprobleme**

### *1. Rechtsgleichheitsprinzip*

Das Prinzip der Rechtsgleichheit hat wohl die grösste Flut an Literatur und Rechtsprechung hervorgerufen und es besteht jeweils die Gefahr, dass man im Sumpf der unübersichtlichen Informationsangebote untergeht. Der frühere Bundesverfassungsartikel Art. 4 Abs. 1 BV hat aber die Weichen durch eine langzeitige Entwicklungsphase gestellt und die neue Ordnung brachte diesbezüglich keine wesentlichen Änderungen. Verletzt ist danach der Gleichheitssatz durch einen Erlass, "wenn er rechtliche Unterscheidungen trifft, für die ein vernünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen nicht ersichtlich ist, oder Unterscheidungen unterlässt, die sich auf Grund der Verhältnisse aufdrängen". Die Rechtsgleichheit ist verletzt, "wenn Gleiches nicht nach Massgabe seiner Gleichheit gleich oder Ungleiches nicht nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich behandelt wird"; vorausgesetzt ist, dass sich der unbegründete Unterschied oder die unbegründete Gleichstellung auf eine wesentliche Tatsache bezieht<sup>52</sup>. Nach bundesgerichtlicher Praxis verstösst demgemäss ein gesetzgeberischer Erlass, der willkürlich oder sinnlos Entscheidungen trifft, "für die ein vernünftiger Grund in den tatsächlichen Verhältnissen nicht ersichtlich ist<sup>53</sup>, gegen das Rechtsgleichheitsprinzip<sup>54</sup>.

---

### **\*\* SJZ 103 (2007) Seite 173 \*\***

Wenn nun aber der Staat als Gesetzgeber die Verwendung von Radarwarngeräten ausdrücklich verbietet, es aber als Inhaber der Staatsgewalt veranlasst oder duldet, dass die Polizei als Vollzugsorgane selbst auf die eigene Radarkontrolle durch Tafeln, Radio- und Pressemitteilungen aufmerksam macht, gerät die Rechtsprechung in einen echten Zielkonflikt. Dieser verstärkt sich durch die Tatsache, dass man es straflos hinnimmt, wenn Fussgänger, Velofahrer und andere Verkehrsteilnehmer auf bestehende Radarfallen aufmerksam machen, wenn die Routenbeschreibung im TwixTel mit Angabe aller festinstallierten Geschwindigkeitskontrollen ohne Konsequenzen informiert und engagierte Bürger durch Warntafeln Automobilisten mit "Achtung Radar" hundert Meter vor einem Geschwindigkeitskontrollposten der Polizei warnen. Auch entsprechende Hinweise per Radio, SMS, Pager sind selbst vom Bundesamt für Strassen<sup>55</sup> noch nicht auf der "Verbotsliste". Diese einer unterschiedlichen Wertung unterliegenden Diskrepanzen zeigen deutlich auf, dass eine rechtsgleiche Behandlung fehlt. Gemäss ständiger Rechtsprechung des

Bundesgerichts zu der früheren Bestimmung Art. 113 Abs. 3 a BV müssen sich die Gerichte, also auch das Bundesgericht, aber an die in den Bundesgesetzen normierten Anordnungen halten und dies selbst dann, wenn sie der Verfassung widersprechen sollten<sup>56</sup>. Es muss aber EMRK-konform und verfassungsgemäss ausgelegt werden, soweit ein Auslegungsspielraum überhaupt besteht<sup>57</sup>. Allerdings müssen dabei die sich übrigen auch aus Art. 197 Ziff. 5 StGB ableitbaren Grundrechte Berücksichtigung finden. Diese Bindung an den Gesetzestext wird auch vom Bundesgericht als "unbefriedigend" bezeichnet. Dies ändert jedoch am Ergebnis nichts. All diese Ausführungen gelten angesichts der vorangehenden Analyse auch für Art. 57 b SVG.

## 2. Verbot des Selbstbelastungszwangs

Das Verbot des Selbstbelastungszwangs gilt als Grundsatz des Strafprozessrechts, der allgemein anerkannt ist. Er wird von der Rechtsprechung des Bundesgerichts wie des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte<sup>58</sup> aus Art. 32 Abs. 1 BV und Art. 6 Ziff. 1 und 2 EMRK abgeleitet und ausdrücklich in Art. 14 Ziff. 3 lit. g des UNO-Paktes über bürgerliche und politische Rechte festgehalten. Folglich kommt ihm verfassungsmässiger und völkerrechtlicher Rang zu. Er besagt, dass niemand verpflichtet ist, sich selbst anzuzeigen oder sich selbst im Rahmen eines Strafverfahrens zu belasten oder für schuldig zu bekennen<sup>59</sup>. Der in einem Strafverfahren Beschuldigte hat somit das Recht, nicht zu seiner eigenen Verurteilung beitragen zu müssen<sup>60</sup>. Das bedeutet insbesondere, dass er die Aussage verweigern darf<sup>61</sup>. Ferner kann er sich etwa auch weigern, in einem Steuerhinterziehungsverfahren Belege über hinterzogene Beträge vorzulegen<sup>62</sup>. Das Recht des Angeklagten, nicht zu seiner eigenen Verurteilung beitragen zu müssen, erstreckt sich aber nicht auf die Verwertung von Tatsachen, die unabhängig von seinem Willen existieren, wie etwa Atemluft-, Blut- und Urinproben oder Gewebeproben zum Zweck einer DNA-Untersuchung<sup>63</sup>.

Auf Art. 57 b Abs. 1 SVG übertragen bedeutet das Verbot des Selbstbelastungszwangs, dass ein Radarwarngerät für den Fahrer als Hilfsmittel gilt, um eine strafbare Handlung, nämlich die Verletzung der Geschwindigkeitsvorschriften, zu vermeiden. Das Warngerät dient also nicht dazu, die Aufdeckung einer Straftat zu erschweren, wie das etwa auf den oben erwähnten Fall des Steuerhinterziehers zutrifft, der die Herausgabe der Belege über die hinterzogenen Beträge verweigern darf. Da das Verbot des Selbstbelastungszwangs für den Straftäter ein Hilfsmittel gleichkommt, dessen er sich bedienen kann, um die Aufdeckung der Straftat zu erschweren, muss der Nichtstraftäter<sup>64</sup> im Sinne eines Erstrecht-Schlusses<sup>65</sup> das Recht haben, sich eines Hilfsmittels<sup>66</sup> zu bedienen, das eine Straftat<sup>67</sup> verhindert.

## V. Fazit

Die Analyse der tatbeständlichen wie rechtlichen Situation offenbart, dass es sich bei Art. 57 b SVG - entgegen

---

### **\*\* SJZ 103 (2007) Seite 174 \*\***

des Marginaltextes<sup>68</sup> - um eine Vorschrift handelt, deren legislatorische Zweckbestimmung eindeutig in der Absicht liegt, der Verkehrssicherheit und einem möglichst ungestörten Verkehrsfluss zu dienen. Es handelt sich hierbei um eine Feststellung, die nicht nur aus den historischen Belegstellen in den parlamentarischen Protokollen hervorgeht, sondern auch den höchstinstanzlichen Segen des Bundesgerichts in Anspruch nehmen darf. Das bedeutet, dass moderne GPS-Systeme gleiche Ziele wie die polizeilichen Radarkontrollgeräte verfolgen: Sie halten den Automobilisten zur Beachtung der Höchstgeschwindigkeitsgrenzen an<sup>69</sup>. Dazu kommt, dass es sich bei den neuen GPS-Navigationssystemen um reinen Informationstransfer handelt, der ausschliesslich passiv auf Geschwindigkeitskontrollen hinweist und keineswegs mit "Geräten und Vorrichtungen" verwechselt werden darf, welche beabsichtigen, die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs aktiv zu "erschweren, stören oder unwirksam" zu machen. Passive Informationsbeschaffung fällt indessen auch mit Rücksicht auf diese Unterschiedlichkeit nicht in den sachlichen Geltungsbereich von Art. 57 b SVG. Nur anhangsweise sei nochmals daran erinnert, dass die praktische Umsetzung der gesetzgeberischen Anordnungen in Art. 57 b SVG zwangsläufig das Rechtsgleichheitsprinzip verletzt und gleichzeitig auch gegen das bundes- und völkerrechtliche Verbot des Selbstbelastungszwangs verstösst. Abschliessend drängt sich ganz grundsätzlich noch die Überlegung auf, ob das ganze Radarkontrollsystem der Polizei mit der Möglichkeit einer lückenlosen Überwachung der Mobilität des Bürgers nicht auch das Persönlichkeitsrecht und den Datenschutz verletzt. Diese Problematik ruft allerdings nach einer zusätzlichen, vertieften Analyse.

## Fussnoten:



<sup>1</sup> Damals befanden sich insgesamt 513 Motorfahrzeuge in Betrieb. Im Jahre 1939 waren es bereits 544 331 und 1962 hatte man die Millionengrenze überschritten. Proportional stiegen ebenfalls die Unfallereignisse: 1939 ereigneten sich total 17 329 Verkehrsunfälle mit 505 Todesfällen; 1958 stieg das Unfalltotal auf 42 564, die Zahl der Verletzten auf 29 908 und die tödlich verlaufenden Fälle auf 1136. Im Jahre 1962 musste man 55 700 Verkehrsunfälle registrieren; dies mit 35 600 Verletzten und 1384 tödlich verlaufenden Ereignissen.

<sup>2</sup> In Kraft getreten am 1. Oktober 1959.

<sup>3</sup> Art. 26 Abs. 1 SVG. Zudem muss die "Betriebssicherheit" gewährt werden (Art. 29 SVG) und der Führer soll "das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann" (Art. 31 SVG).

<sup>4</sup> Vgl. StenBull SR 1974 95.

<sup>5</sup> Dazu die stenographischen Bulletins von National- und Ständerat: SR 21. März 1974, NR 24. Juni 1974 (Eintretensdebatte), NR 30. September 1974; SR 27. Januar 1974, NR 13. Dezember 1974, SR 6. März 1975, SR 20. März 1975 (Schlussabstimmung) sowie NR 20. März 1975 (Schlussabstimmung).

<sup>6</sup> Furgler, in: StenBull SR, 20. März 1974, 99.

<sup>7</sup> StenBull NR vom 24. Juni 1974, 880 ff.

<sup>8</sup> NR Müller, in: StenBull NR 1974 881: "Die einschläfernde Monotonie des reduzierten Autobahntempos setzt besonders bei Langstreckenfahrern die Aufmerksamkeit herab. Die damit bedingten viel zu langen Überholungswege gegenüber einem 20 km/h langsameren Mittelstreifenkleber schaffen vermehrte Kollisionsrisiken. Das bisherige Ergebnis: dauernd dicht aufgeschlossene Überholkolonnen auf der linken Fahrspur, die das Auffahrerisiko erhöhen. Hier müssen wir dem Bundesrat einfach die erforderliche Experimentierzeit einräumen, um hernach auf bundesrätlicher Verordnungsebene endgültige Regelungen zu treffen. Geschwindigkeitsbeschränkungen schlechthin sind kein Allerweltsheilmittel gegen Strassenverkehrsunfälle, weil menschliches Versagen sich in allen Situationen ereignen kann. Andererseits gilt es gewiss, Raserei und Rowdies von den Strassen zu verbannen. Jedoch müssen wir gerade auf Autobahnen geeignete Massnahmen suchen, um Massierungen zu vermeiden und um das Verkehrsgeschehen zu entflechten."

<sup>9</sup> NR Bonnard, in: StenBull NR 1974 884.

<sup>10</sup> BR Furgler, in: StenBull NR 1974 887.

<sup>11</sup> NR Rüttimann, in: StenBull NR vom 26. September 1974, 1387.

<sup>12</sup> Verkehrsdichte, menschliche Unzulänglichkeiten, vor allem aber auch die Unfähigkeit vieler, in spontanen Situationen das richtige Verhalten zu wählen.

<sup>13</sup> StenBull NR vom 30. September 1974, 1394.

<sup>14</sup> NR Rüttimann, in: StenBull NR 1974 1400.

<sup>15</sup> Botschaft BR vom 27. August 1986, in: BBl 1986 III 209 ff.

<sup>16</sup> NR Leutenegger sprach von einem grossen Unbehagen und qualifizierte das Ganze als Flickwerk, in: StenBull NR 1988 172.

<sup>17</sup> StenBull NR 1988 175.

<sup>18</sup> Das zeigt sich vor allem in den zahlreichen Revisionen und den nur durch Stimmenmehr überbrückten Unvereinbarkeiten.

<sup>19</sup> Allgöwer (StenBull NR 1974 1394), der ganz grundsätzlich von einer generellen, "strengen Überwachung der Anpassung der Geschwindigkeit" ausging. Vgl. ebenfalls StenBull NR 1988 175, in Ansätzen ebenfalls 178 sowie in: StenBull SR 1988 537.

<sup>20</sup> "Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann." Vgl. dazu Giger Hans, SVG-Kommentar 89 ff.

<sup>21</sup> Art. 32 Abs. 1 SVG. Dazu Giger Hans, SVG-Kommentar 93 ff.

<sup>22</sup> Gemeint ist hier allerdings nur die formelle Normerfüllung. In der Praxis liegt im überwiegend unterdurchschnittlichen Fahrvermögen die eigentliche grösste Ursache für die negative Belastung der Statistik.

<sup>23</sup> Auch hier besteht ein grosses normatives Verbesserungsdefizit.

<sup>24</sup> Es besteht nun wirklich je nach Fahrzeug ein total unterschiedliches Gefahrenpotential, das bis heute trotz normativer Erwähnung in Art. 32 Abs. 1 SVG in der Praxis keine Berücksichtigung fand.

<sup>25</sup> Der Zustand von Strassen (Übersichtlichkeit, Breite, trockener oder nasser und schneebedeckter Belag, Vereisung u.a.m.) ist - wie jedermann weiss - total unterschiedlich. Der Grad der Gefährlichkeit ändert sich je nachdem beinahe ins Unermessliche. Trotzdem wird dieser Faktor gerade bei starren Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht mehr berücksichtigt.

<sup>26</sup> Auch hier besteht eine wesentliche Variabilität, die im Grunde genommen bei der Pönalisierung von Überschreitungen fixierter Geschwindigkeitsbegrenzungen Berücksichtigung finden müsste.

<sup>27</sup> Auch Sichtverhältnisse unterscheiden sich drastisch (leichter bis dichter Nebel, visuelle atmosphärische Unterschiedlichkeiten zwischen Hell und Dunkel, Spiegelungen usw.). Bei starren Geschwindigkeitsbegrenzungen können solche Unterschiedlichkeiten sich verheerend auswirken, weil die zahlenmässige Begrenzung der Geschwindigkeit nach den allgemeinen Grundsätzen von Art. 32 Abs. 1 SVG eigentlich nicht gefahren werden dürften.

<sup>28</sup> Bundesrat Furgler hatte anlässlich der nationalrätlichen Beratungen (StenBull NR, 26. September 1974, 1391) die zentrale Bedeutung dieser Bestimmung in Erinnerung gerufen und ganz grundsätzlich dessen bedeutenden Stellenwert für die Regelung der Verkehrsverhältnisse hervorgehoben.

- <sup>29</sup> Schlegel/Giger, Ergänzungsbeilage zur 3. Auflage SVG-Kommentar, 11.
- <sup>30</sup> Pönalisierung von Herstellung, Handel und Verwendung der Geräte und Vorrichtungen, welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs stören, erschweren oder unwirksam machen könnten.
- <sup>31</sup> Art. 99 Ziff. 8 SVG befasst sich mit den Folgen von Widerhandlungen. Vgl. dazu das Bundesgesetz vom 6. Oktober 1989, in Kraft seit 1. Februar 1991 (AS 1991 71, 77; BBl 1986 III 209 ff.).
- <sup>32</sup> Dazu vor allem Bussy & Rusconi, Code Suisse de la Circulation Routière 529 ff., der sich im Wesentlichen an den Gesetzestext hält; Schaffhauser René, Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts I 211 f., N 472 weist auf Art. 576 SVG und begnügt sich mit dem Hinweis, dass damit ein "umfassendes Verbot" im Hinblick auf "die Störung von Strassenverkehrskontrollen" statuiert wird. Ferner Schulz Hans, Rechtsprechung und Praxis zum Strassenverkehrsrecht in den Jahren 1973-1977, 67, 157 f. sowie 1978-1982, 237 f., 299 f. informierte lediglich über die Rechtsprechung.
- <sup>33</sup> Mitteilung des Bundesamtes für Strassen, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 15. Januar 2007.
- <sup>34</sup> BGE 103 IV 186 ff.
- <sup>35</sup> Art. 286 StGB: Hinderung einer Amtshandlung.
- <sup>36</sup> BGE 95 IV 175.
- <sup>37</sup> Dazu BGE 103 IV 189 : "Auch wenn der Fiskus an hohen Busseneingängen interessiert ist, liegt der Zweck der Radarkontrolle nicht in der Büssung vieler Verkehrssünder."
- <sup>38</sup> BGE 103 IV 189 .
- <sup>39</sup> SJZ 67 1971 323.
- <sup>40</sup> BGE 119 IV 81 ff., vorab 85.
- <sup>41</sup> Vgl. ebenfalls BGE 81 IV 219, BGE 89 IV 69, BGE 103 IV 187 , BGE 104 IB 124 , BGE 105 IV 263 , BGE 107 IV 154 , BGE 111 IV 177 , 179. Bei diversen der zitierten Entscheide ging es zum Teil um andere tatbeständliche Ausgangslagen wie z.B. das Problem etwa der Einziehungsbestimmung gemäss Art. 58 StGB; immer aber im Zusammenhang mit Radarwarngeräten.
- <sup>42</sup> Art. 99 Ziff. 8 SVG bestraft einen Normverstoss mit "Haft oder Busse".
- <sup>43</sup> BGE 111 IV 177 f.
- <sup>44</sup> Es sind verschiedene Systeme auf dem Markt, so etwa GARMIN POI Loader Software-Tool, TomTom-Navigationssoftware.
- <sup>45</sup> POI.
- <sup>46</sup> Das ergibt sich aus dem Legalitätsgrundsatz *nulla poena sine lege*: vgl. Trechsel Stefan, Schweizerisches Strafgesetzbuch. Kurzkommentar (2. A., Zürich 1997) StGB 1, N 1; Trechsel/Noll, Schweizerisches Strafrecht, AT I, 6. A., Zürich 2004, 46 ff., einer extensiven Auslegung werden damit enge Grenzen gesetzt; ferner Obergericht TG vom 2. September 1997, in: RBOG 1997 165: "Bei der Auslegung einer Strafnorm darf nicht beliebig nach verborgenen Zwecksetzungen einer Bestimmung gesucht werden, die vom Wortlaut nicht mehr gedeckt würden."
- <sup>47</sup> BGE 103 IV 186 ff., vorab 189; ferner Entscheid OG TG, in: RBOG 1997 165; sodann Trechsel/Noll, (zit. Fn. 46) 46 ff.
- <sup>48</sup> BGE 103 IV 186 ff., insbes. 188 Erw. 5a.
- <sup>49</sup> BGE 103 IV 186 , 188 Erw. 5b.
- <sup>50</sup> BGE 103 IV 186 ff., insbes. 189.
- <sup>51</sup> BGE 103 IV 186 ff., insbes. 189 Erw. 5d.
- <sup>52</sup> BGE 117 IA 97 ff., insbes. 101.
- <sup>53</sup> BGE 102 IA 7 ff., vorab 12.
- <sup>54</sup> Zwischen Willkürverbot und Rechtsgleichheit besteht ein Sinnzusammenhang. Vgl. dazu Huber H., Der Sinnzusammenhang des Willkürverbots mit der Rechtsgleichheit, in: *Mélanges André Grisel* 1983, 127 ff.
- <sup>55</sup> ASTRA.
- <sup>56</sup> Anwendungsgebot.
- <sup>57</sup> Vgl. BGE 126 IV 236 Erw. 4b, 248.
- <sup>58</sup> EGMR.
- <sup>59</sup> *Nemo tenetur se ipsum accusare*.
- <sup>60</sup> BGE 131 IV 36, Erw. 3.
- <sup>61</sup> Schweigerecht.
- <sup>62</sup> Urteil des EGMR i.S. J.B. gegen Schweiz vom 3. Mai 2001, Nr. 31827/96; Recueil Cour EDH 2001-III, 455; VPB 65/2001 Nr. 128, 1336.
- <sup>63</sup> Urteil i.S. Saunders gegen Grossbritannien vom 17. Dezember 1996, in: Recueil Cour EDH 1996-VI, 2044; vgl. auch BGE 131 IV 36.
- <sup>64</sup> Hier: der die Geschwindigkeitsvorschriften beachtende Automobilist.
- <sup>65</sup> *Argumentum a fortiori*.

<sup>66</sup> Radarwarngerät.

<sup>67</sup> Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit.

<sup>68</sup> Störung von Strassenverkehrskontrollen.

<sup>69</sup> In einem erst im Februar 2007 publizierten Bericht der Zürcher Hochschule Winterthur über eine Diplomarbeit unter Leitung von Prof. Hans Scheitler wurde eine "Verkehrsschild-Erkennung für ein Fahrerassistenzsystem" entwickelt. Die Verkehrszeichen "könnten im GPS des Fahrzeuges ausgelesen oder mit einer Bordkamera erkannt werden. Abgesehen vom hohen Aufwand der Erfassung aller Standorte von Verkehrszeichen im Strassenverkehr würde die GPS-Variante in der Tat eine ideale Lösung darstellen." Solche Forschungsergebnisse weisen in die auch hier vertretene Richtung.

## Einbindung in Systematik

### Zitierte Gesetze:

- 0-101** Konv. vom 4. November 1950 zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK)  
- Art. 6.
- 101** Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV)  
- Art. 4, 32, 113.
- 311-0** Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (StGB)  
- Art. 1, 58, 197, 286.
- 741-01** Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)  
- Art. 26, 29, 31, 32, 57, 57b, 99, 576.

### Zitierte Urteile:

- BGE-102-IA-7\_16** 2. Auszug aus dem Urteil vom 4. Februar 1976 i.S. Bregy gegen Gemeinde Freiburg und Rekurskommission in Steuersachen des Kantons Freiburg.
- BGE-103-IV-186\_190** 54. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 3. November 1977 i.S. K. gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Graubünden
- BGE-104-IB-123\_128** 22. Urteil vom 30. August 1978 i.S. A. gegen Eidg. Justiz- und Polizeidepartement
- BGE-105-IV-261\_263** 67. Urteil des Kassationshofes vom 26. September 1979 i.S. M. gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau (Nichtigkeitsbeschwerde)
- BGE-107-IV-152\_154** 43. Auszug aus dem Urteil der Anklagekammer vom 16. September 1981 i.S. G. gegen Generaldirektion PTT (Beschlagnahme)
- BGE-111-IV-177\_179** 45. Auszug aus dem Urteil der Anklagekammer vom 12. November 1985 i.S. B. c. GD PTT
- BGE-117-IA-97\_107** 18. Urteil der II. öffentlichrechtlichen Abteilung vom 22. Februar 1991 i.S. Vincenzo Iaia gegen Familienausgleichskasse der Verbandsfirmen der ...
- BGE-119-IV-81\_85** 14. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 2. April 1993 i.S. Staatsanwaltschaft des Kantons Thurgau gegen H. (Nichtigkeitsbeschwerde)
- BGE-126-IV-236\_255** 38. Urteil des Kassationshofes vom 5. Dezember 2000 i.S. Martin Stoll gegen Statthalteramt des Bezirkes Zürich (Nichtigkeitsbeschwerde)
- BGE-131-IV-36\_47** 6. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes i.S. X. gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Luzern (Nichtigkeitsbeschwerde) 6S.58/2004 vom 22. Dezember ...
- BGE-81-IV-217\_220** 48. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 25 mars 1955 en la cause Champod contre Neuchâtel, Ministère public.
- BGE-89-IV-62\_71** 13. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 1. Mai 1963 i.S. Probst gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich.
- BGE-95-IV-175\_179** 45. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 19. Dezember 1969 i.S. Balsiger gegen Generalprokurator des Kantons Bern.
- RBOG-1997-33** 33. Obergericht, 2. September 1997, SB 97 34
- SJZ-67-138** 138 OG Zürich, II., StrK 28.8.1970 Mitgeteilt von Obergerichtssekretär lic. iur. B. Holdener, Zürich
- VPB-65-128** 128. Arrêt du 3 mai 2001 rendu en anglais et traduit en français par la Cour eur. DH, affaire J.B. c/Suisse, req. n° 31827/96