

Der Führerausweisentzug gemäss Praxis des Strassenverkehrsamtes des Kantons AG im Spannungsfeld mit dem Grundrecht der Persönlichen Freiheit oder „Die Statistik ist wie eine Laterne im Hafen. Sie dient dem betrunkenen Seemann mehr zum Halt als zur Erleuchtung.“

(lic. iur. Willy Bolliger, Rechtsanwalt, Baden)

Inhaltsübersicht

- I. Einleitung
 - 1. Persönliche Freiheit
 - 2. Einschränkung der Persönlichen Freiheit
- II. Entzugsarten gemäss SVG
 - 1. Sicherungsentzug
 - 2. Warnungsentzug
- III. Praxis des Strassenverkehrsamtes des Kantons Aargau unter Würdigung der ADMAS-Statistik
 - 1. Ausgangslage
 - 2. Aufbau der ADMAS-Statistik
 - 3. Praxis des Strassenverkehrsamtes des Kantons Aargau
- IV. Bericht Prof. Dr. Schaffhauser / Folgen
- V. Bandbreite
- VI. Fazit / Zukunft

I. Einleitung

1. Persönliche Freiheit

Gemäss Art. 10 BV hat jeder Mensch das Recht auf persönliche Freiheit, insbesondere auf körperliche und geistige Unversehrtheit und auf Bewegungsfreiheit. Die Bewegungsfreiheit nach Art. 10 Abs. 2 BV (und Art. 5 EMRK) verschafft dem Einzelnen das Recht, sich nach seinem Willen und ohne staatliche Eingriffe zu bewegen (vgl. Ehrenzeller / Mastronardi / Schweizer / Vallender, Kommentar zur schweizerischen Bundesverfassung, Kommentar, 2. Auflage, N 23 zu Art. 10).

2. Einschränkungen der persönlichen Freiheit

Grundlage und Schranke staatlichen Handelns ist das Recht. Staatliches Handeln muss im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein. Staatliche Organe und Private handeln nach Treu und Glauben (Art. 5 BV, „Grundsätze rechtsstaatlichen Handelns“).

Das Recht auf persönliche Freiheit ist nicht absolut und kann unter Beachtung von Art. 36 BV eingeschränkt werden. Die Bundesverfassung legt fest, dass Einschränkungen von Grundrechten einer gesetzlichen Grundlage bedürfen. Einschränkungen (von Grundrechten) müssen durch ein öffentliches Interesse gerechtfertigt sein und diese müssen verhältnismässig sein (vgl. Art. 36 Abs. 1 – 3 BV).

Nicht jeder in diesem Lande darf einfach ein Motorfahrzeug führen. Art. 14 SVG (SR.741.01) legt fest, dass Motorfahrzeugführer über eine Fahreignung und über Fahrkompetenz verfügen müssen. Über die Fahreignung verfügt, wer das Mindestalter erreicht hat, die erforderliche körperliche und psychische Leistungsfähigkeit zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen hat, frei von Sucht ist, die das sichere Führen von Motorfahrzeugen beeinträchtigt, und nach seinem bisherigen Verhalten Gewähr bietet, als Motorfahrzeugführer die Vorschriften zu beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht zu nehmen. Über Fahrkompetenz verfügt, wer die Verkehrsregeln kennt und die Fahrzeuge (der Kategorie, für die der Ausweis gilt) sicher führen kann. Auch kann auf die Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR. 741.51) verwiesen werden (vgl. v.a. Art. 6 ff.)(vgl. auch Art. 82 BV).

Nach schweizerischem Recht stellt der Führerausweis eine Polizeibewilligung dar. Eine Polizeibewilligung ist eine Verfügung, welche auf Gesuch hin eine aus polizeilichen Gründen unter Bewilligungspflicht stehende Tätigkeit zulässt, weil die zum Schutz der Polizeigüter aufgestellten gesetzlichen Voraussetzungen für die Ausübung dieser Tätigkeit erfüllt sind. Polizeiliche Schutzgüter sind u.a. die öffentliche Ordnung und Sicherheit (vgl. statt Vieler: Ulrich Häfelin / Georg Müller / Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich 2006, N. 2422 ff. und N. 2523 f.). Eine einmal an einen Motorfahrzeugführer erteilte (grundsätzlich unbefristete) Fahrbewilligung (vgl. Art. 14a – Art. 15c. SVG) kann – bei Bejahung der entsprechenden gesetzlichen Voraussetzungen – wieder entzogen werden (dauerhaft oder für befristete Zeit)(vgl. Art. 16 – Art. 16d SVG).

II. Entzugsarten gemäss SVG

1. Sicherungsentzug

Beim Sicherungsentzug handelt es sich um eine Massnahme zum Schutz der Strassenverkehrsteilnehmenden vor ungeeigneten Fahrzeuglenkern. Eine Verkehrswiderhandlung und/oder ein Verschulden sind nicht Voraussetzung für einen Sicherungsentzug. Ein Sicherungsentzug wird verfügt, wenn die Fahreignung unter anderem aus folgenden Gründen abgesprochen oder in Zweifel gezogen werden muss:

- Krankheiten oder Gebrechen (körperlicher oder geistiger Natur)
- Alkohol-, Drogen- oder Medikamentenabhängigkeit
- charakterliche Nichteignung
- aufgrund des Kaskadensystems (gesetzliche Vermutung von fehlender Fahreignung infolge wiederholter Rückfälle)
- gescheiterte Kontrollfahrt (Nichtbestehen oder Nichtabsolvieren)

Der Sicherungsentzug wird immer auf unbestimmte Zeit angeordnet. Der auf unbestimmte Zeit entzogene Führerausweis kann wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person die Behebung des Mangels nachweist. Für die Wiedererteilung ist normalerweise eine (verkehrsmedizinische oder verkehrspsychologische) Untersuchung erforderlich. Mit der Wiedererteilung können Auflagen und / oder Bedingungen angeordnet werden. Eine allfällige Sperrfrist, welche bis zum Ablauf der für die begangene Widerhandlung vorgesehenen Mindestentzugsdauer gilt, muss auf jeden Fall abgelaufen sein (siehe dazu auch die diversen Homepages der Deutschschweizer Strassenverkehrsämter).

Gemäss BGE 141 II 220 ff. (1C_492/2014 vom 17. April 2015) wird in der Rechtsprechung und Lehre klarer Weise unterschieden zwischen dem Sicherungsentzug und dem Warnungsentzug. Das Gesetz verwendet nur die Begriffe "Führerausweisentzug" (vgl. z.B. die Marginalien zu Art. 16a - 16d SVG), "Ausweisentzug" (Art. 16b Abs. 2 lit. e und Art. 16c Abs. 1 lit. f, Abs. 2 lit. d und Abs. 3 SVG) oder bloss "Entzug" (vgl. z.B. die Marginalie zu Art. 16 SVG und Art. 16d Abs. 2 SVG). Führerausweise sind zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen (Art. 16 Abs. 1 SVG). Der Führerausweis wird einer Person im Rahmen eines Sicherungsentzuges auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn die Fahreignung nicht (oder nicht mehr) gegeben ist, z.B. weil sie aufgrund ihres bisherigen Verhaltens nicht Gewähr bietet, dass sie künftig beim Führen eines Motorfahrzeuges die Vorschriften beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht nehmen wird (Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG). Durch diese Massnahmen soll die zu befürchtende Gefährdung der Verkehrssicherheit durch einen ungeeigneten Fahrzeugführer zukünftig verhindert werden (siehe auch: BGE 133 II 331 E. 9.1 S. 351). Beim Sicherungsentzug ist es nicht von Bedeutung, ob die Person eine Verkehrsregel verletzt hat oder ob ein Verschulden vorliegt (vgl. BGE 140 II 334 E. 6 S. 339 mit Hinweis). Der Sicherungsentzug stellt einen schweren Eingriff in die Persönlichkeitsrechte und die Privatsphäre des Betroffenen dar (siehe: BGE 139 II 95 E. 3.4.1 S. 103 mit Hinweisen), weil dessen grundsätzliche Fahreignung zur Diskussion steht. Fehlt diese, wird der Führerausweis auf unbestimmte Zeit entzogen (Art. 16d Abs. 1 SVG; siehe: BGE 133 II 331 E. 9.1 S. 351) und erst wieder bedingt und unter Auflagen wiedererteilt, wenn eine allfällige gesetzliche oder verfügte Sperrfrist abgelaufen ist und die betroffene Person die Behebung

des Mangels nachweist, der die Fahreignung ausgeschlossen hat (Art. 17 Abs. 3 SVG). Insofern stellt der Sicherungszug im Vergleich zum Warnungszug für Betroffene regelmässig die einschneidendere Massnahme dar.

Den Nachweis mangelnder Eignung im Strassenverkehr im Sinne des SVG – dies sei klarer Weise festgehalten – hat immer die Verwaltung zu erbringen. Beim vorsorglichen Entzug genügen jedoch bereits sog. „erhebliche Hinweise auf einen möglichen Fahreignungsmangel“ (vgl.: BGE 141 II 220 ff). Ein Strassenverkehrsamt ist in der Regel aber meistens nicht kompetent genug, um einen entsprechenden Entscheid zu treffen. Das Amt hat daher ihr Wissen vom Sachverstand von Gutachtern zu erhalten (v.a. Verkehrsmediziner und Verkehrspsychologen). Die Gutachter spielen in diesem Zusammenhang eine extrem wichtige Rolle, obwohl sie sich effektiv nur mit „Fragen zum eigentlichen Sachverhalt“ zu äussern haben. Die rechtlichen Belange sind von den Behörden zu klären bzw. zu entscheiden.

2. Warnungszug

Der Warnungszug wird bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften ausgesprochen (exkl. Fälle, welche nach dem Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 (SR 741.03) abgehandelt werden) (Art. 16 Abs. 2 SVG).

Der Warnungszug dient der Besserung des Fahrers und der Bekämpfung von Rückfällen (Spezialprävention). Der Ausweisinhaber verfügt über die nötige Fahreignung (andernfalls wäre ein Sicherungszug anzuordnen; vgl. BGE 131 II 248 E. 4.2 S. 250) und hat die Verkehrsverletzung fahrlässig oder vorsätzlich verschuldet (vgl. Art. 16 Abs. 3 SVG). Der Warnungszug erweist sich als eine um der Verkehrssicherheit willen angeordnete Verwaltungsmassnahme mit primär präventivem und erzieherischem Charakter, die teilweise aber auch strafähnliche Züge aufweist (BGE 133 II 331 E. 4.2 S. 336 mit Hinweisen; vgl. auch HANS GIGER, SVG, Kommentar, 8. Aufl. 2014, N. 15 zu Art. 16 SVG; BERNHARD RÜTSCHKE, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 32 vor Art. 16-17a SVG; PHILIPPE WEISSENERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, N. 5 ff. zu den Vorbemerkungen zu Art. 16 ff. SVG; vgl. zum Ganzen: BGE 141 II 220 ff., E. 3.1.2.).

III. Praxis des Strassenverkehrsamtes des Kantons Aargau unter Würdigung der ADMAS-Statistik

1. Ausgangslage

Die Kantone sind für den Vollzug des Bundesrechts verantwortlich. So verfügt jeder Kanton über seine dafür zuständige eigene Verwaltungsabteilung (in der Regel ist das das Strassenverkehrsamt). Jeder Kanton entwickelt dabei – innert der Grenzen des Bundesrechts (SVG, VZV etc.) - seine eigene Verwaltungspraxis.

2. Aufbau der ADMAS-Statistik

Einleitend muss das Zitat von Herrmann Josef Abs in Erinnerung gerufen werden: „Die Statistik ist wie eine Laterne im Hafen. Sie dient dem betrunkenen Seemann mehr zum Halt als zur Erleuchtung.“ So ist es auch bei der ADMAS-Statistik.

Sicherungsentzügen und Warnungsentzügen werden in der ADMAS-Statistik lediglich anhand der Entzugsdauern unterschieden (Sicherungsentzüge gleich unbefristet und dauernd; Warnungsentzüge gleich Entzüge mit einer bestimmten Dauer).

Die Gründe bzw. die Codes gemäss "ASTRA-Referenzkarte" können sowohl Sicherungs- als auch Warnungsentzügen zugewiesen werden, was leider zu falschen Ergebnissen und Interpretationen führen kann. Es gibt – und das ist das Problem der vorliegend vorzunehmenden Interpretation - keine bundesrechtlichen Vorgaben, dass z.B. die Gründe „07 Nichteignung: Charakter“, „08 Nichteignung: psychisch/leistungsmässig“, „09 Nichteignung: Krankheit/Gebrechen“, „10 Alkoholabhängigkeit / - missbrauch“, „25 Drogensucht“, „31 Fahrunfähigkeit (Medikamenteneinfluss)“ und „33 Andere Gründe“ etc. ausschliesslich Sicherungsentzügen zugewiesen werden dürfen, was mehr als zu bedauern ist. Was nützten dem geneigten Leser solche Statistiken?

Es gibt keine bundesrechtlichen Vorgaben, dass die weiteren Gründe wie zum Beispiel "01 Unaufmerksamkeit" oder "02 Angetrunkenheit" keinesfalls Sicherungsentzügen zugeordnet werden dürfen. Die Kantone haben also die Möglichkeit, einem Sicherungsentzug wegen einer Fahrt in angetrunkenem Zustand mit 3 Promille nur den Grund „02“, nicht aber den Grund „10“ zuzuordnen.

Die Codes-Verwendung in den Kantonen ist leider nicht kohärent erfolgt. Dies wurde von der asa (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) längst erkannt. Eine Arbeitsgruppe hat sich dem Wunsch nach einer Harmonisierung der ADMAS-Codes-Bezeichnung angenommen. Deren Aktivitäten wurden aber zwischenzeitlich stillgelegt, weil nicht klar war, ob der Bund die Bundesregister weiter betreiben wird oder nicht. Trotz dem Entscheid für die Weiterentwicklung von IVZ (MO-FIS/FABER/ADMAS) sind die Arbeiten an der Harmonisierung nicht wieder aufgenommen worden. Vor diesem Hintergrund und der grundsätzlichen Befürchtung des Bundes, dass eine weitergehende Plausibilisierung der ADMAS-Statistik mit nicht unbeachtlichen Kosten verbunden wäre, erscheint der oben genannte Wunsch der asa in nächster Zeit nicht erfüllbar.

3. Praxis des Strassenverkehrsamtes des Kantons Aargau

Die Praxis des Strassenverkehrsamtes des Kantons Aargau i.S. Ausweisentzüge (Warnungs- und Sicherungsentzügen) muss – bei Würdigung der statistischen Quellen unter Berücksichtigung der anderen kantonalen Strassenverkehrsämter unter Würdigung meiner Erfahrungen als Anwalt – in diversen Bereichen als sog. „hart“ qualifiziert werden. Den Persönlichkeitsrechten von Automobilisten wird im Aargau gemäss meiner Einschätzung zu wenig Rechnung getragen. Die Angst vor Fehlern trübt das Augenmass der betroffenen Vollzugsbehörde bzw. Vollzugspersonen. Es kann z.B. nicht sein, dass ein betrunkenener PW-Lenker, welcher mit 1.5 Promille im Strassenverkehr aufgegriffen und mittels Warnungsentzug z.B. mit 3 Monaten Billet-Entzug bestraft wird (vgl. Art. 16c Abs. 1 lit. b SVG), besser fährt (vgl. aber auch: Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG), als ein PW-Lenker, der noch nie negativ im Strassenverkehr in Erscheinung getreten ist, jedoch im privaten Rahmen Alkohol trinkt. Dem ist jedoch in diversen Fällen so, welche das Strassenverkehrsamt des Kantons AG angezettelt hat.

Seit 2004 hat z.B. – und das fällt relevant auf - die Zahl der verkehrspsychiatrischen Gutachten im Kanton Aargau im Hinblick auf Alkoholabhängigkeit klar zugenommen. Im Schnitt der letzten zehn Jahre waren – gemäss Auskunft von Sandra Olar, DVI AG ,290 Gutachten/Jahr, im Jahr 2013 wurden hohe 434 angeordnet (vgl. Aargauer Zeitung vom 07.02.2014).

2015 wurden 87'454 Entzüge schweizweit ausgesprochen. Der Aargau war mit 7'757 daran beteiligt (vgl. ADMAS-Statistik 12/2015)(vgl. Zahlen 2015 für Verwarnungen: 66'372 total Schweiz und 3'436 AG; vorsorgliche Entzüge 2015: 10'959 total Schweiz und 1'251 AG). Unbefristete (und dauernde) Entzüge (also explizit Sicherungsentzüge) waren im Jahre 2015 mit 23'577 zu verzeichnen. Im Jahre 2016 waren – dies sei nur noch am Rande erwähnt - schweizweit rund 78'000 Führerausweisentzüge zu vermelden (vgl. Astra-Mitteilung vom 28.02.2017). Mit der ADMAS-Statistik kann somit nur mittels Vergleich der Monatsentzugszahlen „befristet“ bzw. „unbefristet/dauernd“ herausgelesen werden, wie viele Sicherungsentzüge vorgenommen worden sind. Da die Meldung bzw. Verwendung der ADMAS-Codes betreffend Gründe von den Kantonen sehr uneinheitlich erfolgt, bedeutet dies eine enorme Gefahr von Fehlinterpretationen. Wie sagte schon wieder Hermann Josef Abs: *„Die Statistik ist wie eine Laterne im Hafen. Sie dient dem betrunkenen Seemann mehr zum Halt als zur Erleuchtung.“*

Analysiert man nur die „nackten“ Zahlen der ADMAS-Statistik fällt der Aargau mit seiner durchschnittlichen Entzugshöhe für das Jahr 2015 (7'757 von 87'454 (rund 9 %)) bzw. beim effektiven Sicherungsentzug (2'952 von 23'577 (rund 12.5 %)) statistisch nicht relevant auf. Was ist davon zu halten?. Ich kann nur wieder auf das Zitat von Hermann Josef Abs verweisen. Die aktuellen Zahlen für das Jahr 2016 sehen bei den Ausweisentzügen wie folgt aus: CH 85'261 / Aargau: 8'053 (rund 9.5 %). Bei Sicherungsentzug sehen die Zahlen für 2016 wie folgt aus: total Schweiz: 23'200 / Aargau: 2'780 (rund 12 %).

Aus der ADMAS Gesamtbericht des UVEK, Bundesamt für Strassen ASTRA (vgl. auch Art. 104b SVG), ergibt sich (für die Jahre 2011 – 2016) sehr auffällig i.S. Ausweiszüge (Warnungs- und / oder Sicherungszüge)(Aargau/Gesamtschweiz) (vgl. auch die 33 möglichen ADMAS-Codes) unter anderem betr. den Codes 07, 08, 09, 10 und 25:

Für das Jahr **2016**:

Nichteignung (07)(Charakter)	487	(CH total	968)
Nichteignung (08) (psychisch/leistungsmässig)	274	(CH: total	680)
Nichteignung (09)(Krankheit/Gebrechen)	1'095	(CH: total	5'680)
Alkoholabhängigkeit/- missbrauch ((10)	555	(CH: total	2'177)
Drogensucht (25)	748	(CH: total	3'430)

Für das Jahr **2015**:

Nichteignung (07)(Charakter)	653	(CH total	1'156)
Nichteignung (08) (psychisch/leistungsmässig)	289	(CH: total	602)
Nichteignung (09)(Krankheit/Gebrechen)	976	(CH: total	5'146)
Alkoholabhängigkeit/- missbrauch ((10)	658	(CH: total	2'075)
Drogensucht (25)	842	(CH: total	3'496)

Für das Jahr **2014**:

Nichteignung (07)(Charakter):	682	(CH: total	1'334)
Nichteignung (08) (psychisch/leistungsmässig):	183	(CH: total	418)
Nichteignung (09)(Krankheit/Gebrechen)	1'027	(CH: total	4'794)
Alkoholabhängigkeit/- missbrauch ((10)	607	(CH: total	1'958)
Drogensucht (25)	793	(CH: total	3'171)

Für das Jahr **2013**:

Nichteignung (07)(Charakter):	746	(CH total	1'459)
Nichteignung (08) (psychisch/leistungsmässig):	224	(CH: total	464)
Nichteignung (09)(Krankheit/Gebrechen)	1'129	(CH: total	4'759)
Alkoholabhängigkeit/- missbrauch ((10)	818	(CH: total	2'105)
Drogensucht (25)	1'048	(CH: total	3'277)

Für das Jahr **2012**:

Nichteignung (07)(Charakter)	437	(CH total	1'151)
Nichteignung (08) (psychisch/leistungsmässig)	132	(CH: total	348)
Nichteignung (09)(Krankheit/Gebrechen)	1'147	(CH: total	4'398)
Alkoholabhängigkeit/- missbrauch ((10)	466	(CH: total	1'750)
Drogensucht (25)	736	(CH: total	2'463)

Für das Jahr **2011**:

Nichteignung (07)(Charakter):	419	(CH total	1'023)
Nichteignung (08) (psychisch/leistungsmässig):	94	(CH: total	327)
Nichteignung (09)(Krankheit/Gebrechen)	1'492	(CH: total	4'409)
Alkoholabhängigkeit/- missbrauch ((10)	403	(CH: total	1'534)
Drogensucht (25)	580	(CH: total	2'248)

Am 30.09.2015 waren im Kanton AG rund 531'000 Motorfahrzeuge (und Anhänger) registriert (Schweiz total per 31.12.2015: 5.89 Millionen)(im AG sind somit rund 9 % der MFZ der Schweiz immatrikuliert). Der Motorisierungsgrad im Kanton AG macht rund 584/1'000 Einwohner aus (Durchschnitt in der Schweiz per 2016: 543/1000 Einwohner).

Wenn man die ADMAS-Statistik der Jahre 2011 – 2016 in diesem Sinne analysiert, fällt auf, dass das Strassenverkehrsamt des Kantons AG im Bereiche Entzug bei der charakterlichen Nichteignung, bei der Nichteignung in psychischer und leistungsmässiger Hinsicht, bei der Nichteignung zufolge Krankheit (und Gebrechen), zufolge Alkoholabhängigkeit und Alkoholmissbrauch sowie der eigentlichen Drogensucht prozentual tlw. massiv mehr Ausweisentzüge verfügt als andere Kantone, obwohl im Kanton AG nur lediglich durchschnittlich rund 9 % aller MFZ immatrikuliert sind.

Bei charakterlicher Nichteignung (Code 07) werden z.B. im AG im Jahre 2016 rund 50 % (!) aller Entzüge in der Schweiz verfügt (vgl. weiter: 2015 rund 56 % (!) aller Entzüge; Jahr 2014: rund 51 %; Jahr 2013: rund 51 %; Jahr 2012: rund 38 %; Jahr 2011: rund 41 %)

Bei der Nichteignung (psychisch und leistungsmässig)(Code 08) sehen die Zahlen im AG wie folgt aus: 2016: rund 40 %; 2015: rund 48 %; (!); 2014: rund 44 %; 2013: rund 48 %; 2012: rund 38 %; 2011: rund 29 %.

Bei der Nichteignung zufolge Krankheit und Gebrechen (Code 09) sehen die Zahlen im AG wie folgt aus: 2016: rund 19 %; 2015: rund 19 %; 2014: rund 21 %; 2013: rund 24 %; 2012: rund 26 %; 2011: rund 34 %.

Bei Alkoholabhängigkeit/Alkoholmissbrauch (Code 10) sehen die Zahlen im AG wie folgt aus: 2016: rund 25 %; 2015: rund 32 %; 2014: rund 31 %; 2013: rund 39 %; 2012: rund 27 %; 2011: rund 26 %.

Bei der Drogensucht (Code 25) sehen die Zahlen im AG wie folgt aus: 2016: rund 22 %; 2015: rund 24 %; 2014: rund 25 %; 2013: rund 32 %; 2012: rund 30 % und 2011: rund 26 %.

Zusammenfassend fällt v.a. in den letzten Jahren (2016, 2015, 2014 und 2013) im Bereiche der Entzugsgründe Codes Nrn. 07, 08, 09 und 10 sowie 25 eine massive Entzugsquote des Strassenverkehrsamtes des Kantons AG im Vergleich zu den gesamtschweizerischen Entzugszahlen der anderen Ämter auf. Bei nur 9 % immatrikulierten Fahrzeugen in diversen Entzugsbereichen (Codes Nrn. 07, 08, 10, 25) Quoten von 38 – 56 % (Code 07) bzw. 40 – 48 % (Code 08) bzw. 25 – 39 % (Code 10) bzw. 22 – 32 % (Code 25) aufzuweisen, spricht – trotz der nur bedingten Aussagekraft der ADMAS-Statistik – m.E. klar für die Einschätzung, dass das Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau eine überaus harte Praxis im Bereiche des Sicherungsentzuges verfolgt.

Der Leiter des Strassenverkehrsamtes des Kantons Aargau (Herr Johannes Michael Baer) führte im Zusammenhang mit der Veröffentlichung der ADMAS-Statistik 2016 in der Aargauer Zeitung vom 06.03.2017 aus, es gebe eine Problematik bei der Vergleichbarkeit der ADMAS-Zahlen. Die Meldepraxis der Kantone sei sehr unterschiedlich. Die Aussagekraft der ADMAS-Statistik sei nur bedingt verlässlich. Nicht selten gehe es in den Ausweisentzugsverfahren um eine Kombination verschiedener Verkehrsregelverletzungen, die zu einem Ausweisentzug führen könnten. Je nachdem, welcher Grund dem ASTRA als hauptsächlich gemeldet werde, könne dies eben zu Verzerrungen in der Statistik führen.

Nämliches fällt auf, wenn man im Amtsblatt des Kantons Aargau die hunderten von Verfügungen (pro Jahr) des Strassenverkehrsamtes des Kantons Aargau analysiert (Verfügungen in Sachen „öffentliche Aufgebotszustellungen“ für Personen „unbekannten Aufenthaltes“ (für verkehrsmedizinische Untersuchungen), öffentliche Verfügungszustellungen (Entzug des Führerausweises, Verwarnungen) etc.)(per 2016 waren z. B. über 500 Personen von solchen Verfügungen betroffen). Mit Akribie werden solche Fälle im Kanton Aargau verfolgt, obwohl eigentlich für alle klar sein muss, dass solche öffentlichen Publikationen schlussendlich „keine“ relevanten Wirkungen haben.

Auch wurde in den letzten Jahren die Strassenverkehrsverordnung (SSV) des Kantons AG (SAR.991.111) angepasst bzw. verschärft. Der Zugriff auf die Daten des Strassenverkehrsamtes („Weitergabe von Daten“) wurde zudem ausgeweitet (§ 20a SSV).

Auch fällt die relativ hohe Gutheissungs-Quote von Beschwerden, welche gegen Verfügungen des Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau beim Rechtsdienst des DVI AG erhoben worden sind (2011: 21 %; 2012: 19 %; 2013: 16 %; 2014: 28 %; 2015: 20 %), auf.

In diesem Zusammenhang muss man sich logischer Weise fragen, wieso das Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau in den Entzugsgründen 07, 08, 09, 10 und 25 in der einschlägigen Statistik des Bundes so dermassen quer steht? Die Antwort scheint schnell gefunden zu sein. Die Praxis des Amtes war in früheren Jahren offensichtlich lasch. Nun hat eine massive Umkehr dieser Praxis in diesen Bereichen (beobachtet seit ca. dem Jahre 2012) stattgefunden. Wieso wurde das Ruder nun um 180 Grad gekehrt?

IV. Bericht Prof. Dr. Schaffhauser / Folgen

In den Jahren 2003 – 2005 waren im Kanton AG diverse schlimme tödliche Unfälle im Strassenverkehr zu beklagen (v.a. der sog. „Einäuger-Fall aus Brugg“ (ein 82-jähriger (Einäugiger, welcher unter beginnender Altersdemenz litt) überfuhr im Jahre 2005 ein 15-jähriges Mädchen, welches auf ihrem Fahrrad unterwegs war)), woraus sich von Seiten des Departementes für Volkswirtschaft und Inneres des Kantons Aargau (nachfolgend: DVI AG) und von Politikern die Fragen betr. dem Vorgehen des Strassenverkehrsamt des Kantons AG stellten (v.a. im Bereiche der periodischen Überprüfung von über 70-jährigen Lenkern bzw. beim Entzug des Führerausweises generell (Entzug bei schweren Widerhandlungen (Tempoexzess, FiaZ, FuD), Unfällen mit Toten und Schwerverletzten und vorsorglicher Sicherungsentzug)). Daher hat das DVI AG Herrn Prof. Dr. René Schaffhauser am 04.04.2008 den Auftrag erteilt, diese Praxis des Strassenverkehrsamtes des Kantons AG zu überprüfen. Am 18.09.2008 erstatte Herr Prof. Dr. René Schaffhauser seinen (160-seitigen) Bericht (zu Fragen der Praxis des Strassenverkehrsamtes des Kantons AG in den Bereichen Administrativmassnahmen und ärztlicher Überprüfung von über 70-jährigen Lenkern)(nachfolgend: Bericht Schaffhauser). Zu welchen Schlüssen ist Prof. Dr. Schaffhauser gekommen?

Im Bereich des Führerausweisentzugs hat Professor Schaffhauser nebst den Warnungsentzügen auch die Sicherungsentzüge wegen fehlender medizinischer, psychischer oder charakterlicher Fahreignung überprüft. Dabei hat er festgestellt, dass das Strassenverkehrsamt des Kantons AG die Identifikation von Fällen, in denen die Überprüfung der Fahreignung eines Lenkers anzuordnen ist, verbessern müsse. Zudem seien Verbesserungen der Aufgabenteilung und der Zusammenarbeit zwischen dem Strassenverkehrsamt AG und Verkehrsmedizinern bzw. Verkehrspsychologen angezeigt. Voraussetzung dafür sei eine gemäss diesem Bericht die Erweiterung des juristischen, medizinischen und psychologischen Fachwissens der Mitarbeitenden des Strassenverkehrsamt AG, damit den Gutachtern die massgebenden Fragen gestellt werden

und die Gutachten auf deren Schlüssigkeit für die Fahreignung überprüft werden könnten. Aufgrund der Überprüfung von zwei konkreten Fällen ist Professor Schaffhauser zudem zum Schluss gelangt, dass in einem Fall eine vor mehreren Jahren erfolgte Begutachtung mangelhaft gewesen sei und das Strassenverkehrsamt AG zudem in einem früheren Zeitpunkt nach einem Unfall einen vorläufigen Ausweisentzug mit einer neuen Begutachtung hätte anordnen sollen. Im anderen Fall wäre es nach Auffassung des Experten angezeigt gewesen, eine Überprüfung der Fahreignung einzuleiten und nicht erst nach Abschluss des Strafverfahrens einen Führerausweisentzug anzuordnen. Im Bereich der periodischen Überprüfung der Fahreignung von über 70-jährigen Lenkern stellte Professor Schaffhauser fest, dass die Handhabung der Kontrollfrist für die ärztlichen Untersuchungen durch das Strassenverkehrsamt AG und die dabei verwendeten Formulare zwar dem Bundesrecht entsprechen würden; die Formulare müssten jedoch verbessert werden, indem die ärztlichen Abklärungen stärker auf die verkehrsrelevanten Erkrankungen ausgerichtet werden müssten und der Informationsgehalt für die Beurteilung der Fahreignung durch das Strassenverkehrsamt verbessert werden müsse (vgl. Bericht Schaffhauser).

Aufgrund der Ergebnisse der Abklärungen von Professor Schaffhauser und seiner Empfehlungen haben das DVI und das Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau diverse organisatorische und personelle Verbesserungsmaßnahmen beschlossen. Insbesondere wurde das Strassenverkehrsamt AG ab 2009 durch 4 zusätzliche Vollstellen verstärkt. Zudem wurde die Aus- und Weiterbildung namentlich im Umgang mit Gutachtern und Gutachten intensiviert. Ferner wurden die einschlägigen kantonalen Verordnungen verschärft (vgl. die Teilrevision (vom 22.12.2010) der Verordnung über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung, SSV) vom 12.11.1984, in Kraft seit 01.01.2012). Dieses Datum kann m.E. auch als „Umsetzungs-Datum“ des Berichtes Schaffhauser angesehen werden. Beim Strassenverkehrsamt AG stellt man (neben den gesetzlichen Grundlagen und der Praxis (des Verwaltungsgerichtes des Kantons AG und des Bundesgerichtes)) ferner explizit auf die interne Wegleitung „Fahreignungsabklärungen Verkehrspsychologie“ vom 30.09.2015 (WL-14-16) sowie auf die Wegleitung „Fahreignungsabklärung Sucht“ vom 01.07.2014/01.07.2016 (WL-14-15) ab.

V. Bandbreite

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es „optimal“, wenn überhaupt keine Fahrzeuge auf schweizerischen Strassen verkehren dürften. Dann wären aber die Strassenverkehrsämter (und insbesondere die Administrativmassnahmebehörden) arbeitslos und niemand dürfte mehr mit Motorfahrzeugen herumfahren. Aus Gründen der Persönlichen Freiheit wäre es demgegenüber „optimal“, wenn jede Person in der Schweiz frei und ohne Einschränkungen, Polizeibewilligung (Führerausweis), Massnahmen etc. mit Fahrzeugen die Strassen befahren dürfte. Diese beiden Extrempunkte werden von niemandem vertreten. Dieses Spannungsfeld soll durch die Gesetzgebung (National- und Ständerat, Volk, Bundesrat, Regierungsrat etc.) und die Gerichtspraxis wie auch durch die Verwaltung selbst (Strassenverkehrsamt) ins richtige Lot gebracht werden. Dann ist allen gedient (sowohl der Verkehrssicherheit wie auch der Persönlichen Freiheit).

Aus dem Bericht Schaffhauser kann man jedoch sicherlich (als Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau) nicht herauslesen, dass das Amt nun in der Praxis z.B. 56 % (Jahr 2015)

aller Schweizerischer Entzüge wegen charakterlicher Nichteignung (Code 07) verfügen soll (vgl. aber immer die Problematik der nur bedingt verwendbaren ADMAS-Statistik). Offensichtlich schießt diese massive Verschärfung der einschlägigen Praxis (ab ca. 2012) massiv über das Ziel (Verkehrssicherheit) hinaus. Unbescholtene Bürger, die nie negativ im Strassenverkehr aufgefallen sind, werden plötzlich als verkehrssicherheitsgefährdende Subjekte eingestuft. Gerade als Anwalt sind mir Fälle auf den Tisch gelangt, wo (unbescholtene) Klienten im privaten Rahmen (also nicht im Strassenverkehr!) Auffälligkeiten an den Tag gelegt haben (z.B. Alkohol in den eigenen 4 Wänden trinken; im TV ein Fussballspiel anschauen; Nachbar ruft wegen Lärm die Regionalpolizei an; die Polizei erscheint und verlangt von den Klienten einen Alk-Blastest etc.). Folgen solcher privaten „Ereignisse“ sind sodann „Anzeigen“ bzw. Meldungen der Polizei an das Strassenverkehrsamt AG, worauf die Klienten – zu Ihren Lasten (in der Regel Fr. 1'100) – für ein Verkehrsgutachten aufgeboten werden. Solches Eingreifen in die persönlichen Belange von Bürgern durch ein Amt, ist mit Vehemenz zurückzuweisen (vgl. das Grundrecht der Persönlichen Freiheit bzw. die Persönlichkeitsrechte von Bürgern; siehe dazu auch: BGE 139 II 95 E. 3.4.1, Seite 103 mit Hinweisen). Der Kanton AG hat sowieso in diversen anderen Rechtsbereichen – das zeigt meine Praxis als Anwalt – die Tendenz zu einem eigentlichen „Law-and-Order-Verhalten“ („impose law and order“)(vgl. explizit der Vollzug des Waffenrechtes (durch das DVI AG, Kapo, Fachstelle Siwas) oder der eigentliche Strafvollzug (durch das DVI, Amt für Justizvollzug, Vollzugsdienste). Das zuständige Departement (DVI) wird bezeichnender Weise von einem Sozialdemokraten geführt.

Im Verlaufe des Jahres 2017 sind mir 2 Berichte aus Tageszeitungen aufgefallen. Einerseits hat der Präsident des ZH-Fahrlehrerverbandes (Herr Willi Wismer) die Einschätzung vertreten, dass rund 50 % der PW-Lenker von den winterlichen Verhältnissen auf Strassen im Unterland überfordert wären (*„Bei Eis und Schnee sind viele Autofahrer heillos überfordert“*). Andererseits haben Aerzte der Deutschen Lungenstiftung (DLS) herausgefunden, dass ein Grippekranker wie ein Angetrunkener Auto fahre. Grippe mindere das Konzentrationsvermögen und die Reaktionszeit eines Autofahrers um etwa 11 %, was einem Blutalkoholwert von 0.5 – 0.65 Promille (oder ca. 2 Whiskys vor Fahrtritt) entspreche. Solche Berichte müssten eigentlich das Strassenverkehrsamt des Kantons AG „auf den Plan rufen“. Die Verkehrssicherheit ist nämlich dadurch tangiert. Trotzdem geschieht in diesen Bereichen nichts. Eigentlich wäre das Strassenverkehrsamt ja nun aufgefordert, seine internen Wegleitungen zu ergänzen und zu vervollständigen. Solche würde jedoch – das ist dem Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau sicherlich auch bewusst – zu weit führen...

VI. Fazit / Zukunft

Jede Person nimmt Verantwortung für sich selber wahr und trägt nach ihren Kräften zur Bewältigung der Aufgaben in Staat und Gesellschaft bei (vgl. Art. 6 BV, „Individuelle und gesellschaftliche Verantwortung“).

Die Behörden (bzw. die Verwaltung) sind an das Gesetz gebunden. Alle Verfügungen und Entscheide müssen das öffentliche Interesse wahren, den Verhältnissen angemessen sein und die Rechtsgleichheit beachten (vgl. VRPG AG; §§ 1 ff.). Jede Person hat Anspruch darauf, von den staatlichen Organen ohne Willkür und nach Treu und Glauben behandelt zu werden (Art. 9 BV, „Schutz vor Willkür und Wahrung von Treu und Glauben“).

Die vorliegende Abhandlung soll den für das Strassenverkehrsrecht im Kanton AG zuständigen Behörde (Strassenverkehrsamt, DVI) bzw. Gerichte (Verwaltungsgericht) bzw. zuständigen Personen einen Anstoss geben, um sich über die seit mehreren Jahren ausgeübte Praxis im Bereiche des Führerausweisentzuges Gedanken zu machen. Ist es das, was die Bürger von ihrem Staate wollen und brauchen? Ist der Staat für die Bürger da oder umgekehrt? Rechtfertigt sich eine solche Praxis? Werden nicht viele "Unschuldige" in irgendwelche langjährigen und kostenintensive behördlichen Verfahren gedrängt? Was ist das Ziel staatlichen Wirkens? Die Ungenauigkeiten bzw. „Ungereimtheiten“ in der ADMAS-Statistik ist – dies sei abschliessend noch einmal dem Leser klar vor Augen geführt - auf jeden Fall bei der vorliegenden Würdigung in relevantem Masse zu berücksichtigen.

Immerhin: es scheint sich (in der Praxis des Strassenverkehrsamtes des Kantons Aargau) seit ca. Oktober 2016 eine „Verbesserung der Situation“ zu ergeben. Scheinbar hat der Vorsteher des DVI AG (im 2015) bereits eine „Anordnung zur Mässigung“ an das Strassenverkehrsamt erteilt. Das Strassenverkehrsamt des Kantons AG ist nun explizit bei nicht strassenverkehrsrechtlichen „Vorfällen“ (also Vorfällen, welche sich im privaten Rahmen abspielen, somit bei Fällen ohne Verkehrsregelwiderhandlungen), dazu übergegangen, mittels einem „6-Augenprinzip“ eine Triage vorzunehmen. Das Amt fragt sich nun (inkl. Leiter des Strassenverkehrsamtes!), ob solche ihr (v.a. von Polizeibeamten) gemeldeten „Vorfälle“ effektiv eine konkrete Relevanz im Bereiche des SVG's haben können oder nicht. Diese Praxisänderung ist sehr zu begrüessen. Es ist dem Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau in diesem Sinne ein gutes Wirken zu wünschen.

W. Bolliger, RA

Baden, den 22.03.2017