

Handbuch Strassen- verkehrsrecht

Manfred Dähler
René Schaffhauser
(Hrsg.)

Helbing Lichtenhahn Verlag

Handbuch Strassen- verkehrsrecht

Herausgeber

Manfred Dähler

lic. iur. HSG

Rechtsanwalt und Notar in St. Gallen

René Schaffhauser (†)

Prof. em. Dr. Dr. h.c.

Helbing Lichtenhahn Verlag

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten
sind im Internet abrufbar: <http://dnb.d-nb.de>

Zitervorschlag: BEARBEITER/-IN, in: HB SVR, § 1 N 1

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist weltweit urheberrechtlich geschützt.
Insbesondere das Recht, das Werk mittels irgendeines Mediums (grafisch, technisch,
elektronisch und/oder digital, einschliesslich Fotokopie und downloading) teilweise
oder ganz zu vervielfältigen, vorzutragen, zu verbreiten, zu bearbeiten, zu übersetzen,
zu übertragen oder zu speichern, liegt ausschliesslich beim Verlag. Jede Verwertung
in den genannten oder in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf
deshalb der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlags.

© 2018 Helbing Lichtenhahn Verlag, Basel

ISBN 978-3-7190-3853-3
www.helbing.ch

Vorwort

Ziel dieses Werkes ist es, das Wissen zur Behandlung von strassenverkehrsrechtlichen Vorgängen zu vermitteln. Es soll kompakt und trotzdem umfassend die tatsächlichen und rechtlichen Grundlagen vermitteln. Dabei soll erstmals in der Schweiz nicht allein den verschiedenen Rechtsgebieten Gehör verschafft werden. Vorgänge im Strassenverkehr folgen nicht zwingend den Rechtsregeln, sie können nur deren Folgen bewerten und das Verhalten zu beeinflussen versuchen. Die Physik und die Naturwissenschaften bestimmen wie sich Fahrzeuge und Fussgänger tatsächlich bewegen, wie weit die Sicht von einem Ort zum anderen ist, ob man vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis anhalten kann, welche Kräfte bei Unfällen wirken und welche tatsächlichen Folgen diese auf Sachen, Personen und Umwelt haben. Die physikalischen Grundlagen und die daraus resultierenden Tatsachen muss man kennen und berücksichtigen, wenn man strassenverkehrsrechtliche Vorgänge beurteilt. Ohne Kenntnis und ohne Berücksichtigung der naturwissenschaftlichen, aber auch der medizinischen Tatsachen, können Verkehrsvorgänge zum vornherein nicht richtig erfasst und beurteilt werden. Auch das menschliche Verhalten auf den Strassen kann ohne dieses Wissen nicht richtig gesteuert und beeinflusst werden. Es drängt sich darum ein Handbuch auf, das sich interdisziplinär mit dem Thema Strassenverkehr befasst.

Strassenverkehrsrechtliche Vorgänge weisen schon eine gewisse Komplexität auf, wenn es zu keinem Unfall kommt. Dies insbesondere darum, weil sich die Schweiz zwei verschiedene repressive Verfahren gegen Fahrzeuglenker leistet. Anzeigen bei der Polizei oder Denunziationen bei Strassenverkehrsämtern können schon ohne Unfall und ohne rechtskräftiges Urteil rasch zu vorsorglichen Fahrverboten führen. Für Personen, die beruflich auf das Fahren eines Motorfahrzeuges angewiesen sind, kommt dies einem Berufsverbot ohne reguläres Urteil gleich. Ein Unfall mit Sachschaden erhöht die Komplexität der Behandlung solcher Vorgänge erheblich und kann zu unterschiedlichen Folgen und andersartiger Abwicklung führen, je nachdem ob die Polizei beigezogen wird oder nicht. Noch komplexer, noch schwieriger und nicht selten von existenzieller Bedeutung für Betroffene sind Unfälle mit Personenschäden. Weil die Folgen von Strassenverkehrsvorgängen gravierend sein können, ist zu den verschiedenen Abläufen und Rechtsregeln das Basiswissen aufzuzeigen. Auch die naturwissenschaftlichen, medizinischen und psychologischen Grundlagen müssen in Ihren Kernbereichen hier dargestellt werden, damit der Neigung, Verkehrsvorgänge allein anhand der retrospektiven Wertungsmassstäbe zu betrachten, begegnet werden kann. Die Frage, ob jemand Schuld ist, lässt sich ohne das physikalische Grundwissen über die räumliche und zeitliche Vermeidbarkeit von Kollisionen nicht beurteilen. Schuld setzt Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit voraus. Sind diese physikalischen Voraussetzungen nicht gegeben oder nicht bekannt, dürfte im Rechtsstaat der Richter niemanden schuldig sprechen.

Kinetische Energie bestimmt in hohem Masse die Folgen eines Unfalles. Die kinetische Energie ist ein massgeblicher Faktor für die Bestimmung der Gefährlichkeit und damit der Betriebsgefahr. Die typische Haftungsordnung im Strassenverkehrsrecht knüpft an diese Betriebsgefahr an. Die Betriebsgefahrenhaftung wird in der Rechtsanwendung jedoch oft unzureichend umgesetzt, ganz einfach weil Juristen oft der Zugang und das Grundlagenwissen zu Physik und Medizin fehlen. In Wirklichkeit bestimmen diese tatsächlichen Grundlagen die primären Folgen von Verkehrsvorgängen. Die Gesetze der Physik sind ubiquitär und zwingend. Richtige Rechtsanwendung setzt mandatorisch Kenntnis und Berücksichtigung der Tatsachengrundlagen voraus. Der Zugang für Juristen zum Wissen über diese Tatsachen ist zu fördern. Dazu soll dieses Handbuch einen Beitrag leisten.

In den ersten fünf Kapiteln des Handbuchs werden die rechtlichen Grundlagen dargestellt. Dabei geht es nicht darum die Spezialliteratur zu ersetzen oder gar deren Ausführlichkeit zu überbieten. Hingegen sollen das Grundwissen im Haftungsrecht, Versicherungsrecht, im Strafrecht, im Verwaltungsrecht aber auch im internationalprivatrechtlichen Kontext dargestellt werden. Gewissermassen als Übergang zur Tatsachenwelt, die dem Juristen oft durch Gutachter vermittelt wird, befasst sich das sechste Kapitel aus juristischer Sicht mit strassenverkehrsrechtlichen Gutachten. Anschliessend kommen die Kapitel, die sich mit den tatsächlichen Grundlagen der Physik, Medizin und Psychologie befassen, zur Darstellung. Es sind dies die Beiträge zur Unfallanalytik, zur gerätegestützten Verkehrsüberwachung, zur Verkehrspsychologie und zur Verkehrsmedizin. Gerade dieser Teil des Handbuches ruft nach noch weitergehender Befassung und gibt dem Leser Hinweise auf weiterführende Literatur, die für ihn sonst schwer zugänglich ist.

Als ich vor Jahren aufgrund der strassenverkehrsrechtlichen Beiträge in Werken der Reihe «Handbücher für die Anwaltspraxis» vom Verlag angefragt wurde, ob ich mich als Herausgeber eines Handbuchs zum Strassenverkehrsrecht engagieren wolle, war ich von dieser Idee angetan. Es war für mich auch selbstverständlich, dass ich dies nicht allein tun wollte, sondern zusammen mit meinem Mentor und langjährigen Freund Prof. René Schaffhauser. Gemeinsam haben wir das Handbuch konzipiert und umgesetzt und jeder von uns hat sich in den ihn besonders interessierenden Teilgebieten durch eigene Beiträge eingebracht. Dass sein Beitrag zum Administrativmassnahmenrecht gleichzeitig sein letzter publizierter Beitrag überhaupt werden sollte, konnten alle Beteiligten nicht ahnen. Unerwartet ist er nach kurzer, schwerer Krankheit im Februar 2018 verstorben. Das vorliegende Handbuch bleibt von seinem Denken und Handeln über seinen Tod hinaus mitgeprägt.

Den Autoren und dem Verlag danke ich für die wertvollen Beiträge und die gute und geduldige Zusammenarbeit. Verlag, Herausgeber und das Autorenteam sind dankbar für Anregungen zur Weiterentwicklung des Werkes. Anregungen und Kritiken sind willkommen unter «handbuch@advodaehler.ch».

Abtwil/St. Gallen, im Juli 2018

Manfred Dähler

Autorinnen und Autoren

Jacqueline Bächli-Biétry

Dr. phil., Fachpsychologin für Verkehrspsychologie FSP
§ 9

Rahel Bieri

Dr. phil., Fachpsychologin für Verkehrspsychologie FSP, Fachpsychologin für Rechtspsychologie FSP
§ 9

Manfred Dähler

lic. iur. HSG, Rechtsanwalt und Notar in St. Gallen
§§ 1, 3

Walter Fasel

Dipl. Ing. FH Elektrotechnik, Bereichsleiter Eichungen und Prüfungen am Eidgenössischen Institut für Metrologie METAS (seit 1. Mai 2018 in Pension)
§ 8

Hardy Landolt

Prof. Dr. iur., LL.M., Lehrbeauftragter für Privat- und Sozialversicherungsrecht sowie Haftpflichtrecht an der Universität St. Gallen, Rechtsanwalt und Notar in Glarus
§§ 2, 6

Bruno Liniger

Dr. med., Facharzt Rechtsmedizin, Verkehrsmediziner SGRM, Fachbereichsleiter Verkehrsmedizin am Institut für Rechtsmedizin des Kantonsspitals St. Gallen
§ 10

Tabea Lorenz

M.A. HSG in Law and Economics, Rechtsanwältin in Zürich
§ 5

Martina Menn

Dr. phil., Fachpsychologin für Verkehrspsychologie FSP
§ 9

Markus Müller-Chen

Prof. Dr. iur., Rechtsanwalt, Professor für Privatrecht, internationales Privat- und Handelsrecht sowie Rechtsvergleichung an der Universität St. Gallen
§ 5

Heinz Reber

Dipl. Ing. HTL Automobiltechnik, Bereichsleiter Unfallanalyse bei der DTC Dynamic Test Center AG
§§ 7, 8

Markus Ruhe

MLaw, Rechtsanwalt und Notar in St. Gallen
§ 3

René Schaffhauser (†)

Prof. em. Dr. Dr. h.c.
§ 4

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	V
Autorinnen und Autoren	VII
Inhaltsverzeichnis	IX
Abkürzungsverzeichnis	XI
§ 1 Haftungsrecht	1
§ 2 Motorfahrzeughaftpflichtversicherung	97
§ 3 Strassenverkehrsdelikte	177
§ 4 Administrativmassnahmenrecht	221
§ 5 Internationalprivatrechtliche Aspekte	304
§ 6 Strassenverkehrsrechtliche Gutachten	328
§ 7 Unfallanalytik	391
§ 8 Geschwindigkeitsmessung, Rotlichtvergehen und Abstandsmessung im Strassenverkehr	497
§ 9 Verkehrspsychologie	542
§ 10 Verkehrsmedizin	579
Sachregister	603

d) Kausalzusammenhang als Haftungsvoraussetzung

Gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG muss der Schaden durch den MF-Betrieb «verursacht» 107 worden sein. Es wird ein **natürlicher und adäquater Kausalzusammenhang** zwischen Schaden und Betrieb vorausgesetzt (FELLMANN, II, N 391 ff.; BREHM, N 225 ff.; LANDOLT, Kausalität, 147 ff.; OPTINGER/STARK, II/2, § 25 N 332 ff.; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 976 ff.; BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 187 ff.).

- Zunächst ist zu fragen, ob der Betriebsvorgang weggedacht werden könne, ohne dass der Schaden nicht entfallen müsste (klassisches *conditio sine qua non* Kriterium des natürlichen Kausalzusammenhanges: Bedingungstheorie). Wird dies verneint, ist also zu bejahen, dass der Betriebsvorgang **conditio sine qua non** (eine notwendige Bedingung) für den Schaden ist, muss die natürliche Kausalität bejaht werden. Dies ist Tatfrage.
- Danach ist zu prüfen, ob die Anwendung der Gefährdungshaftung angemessen erscheint oder nicht. Diese sog. **Adäquanzformel** prüft, ob der Fahrzeugbetrieb nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Erfahrung an sich geeignet war, den eingetretenen Erfolg zu bewirken, so dass der Eintritt dieses Erfolgs als durch den Betrieb des Fahrzeuges allgemein begünstigt erscheint (BGE 123 III 715, 718; 127 III 453; BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 212 ff.; FELLMANN, II, N 376 ff. und 396 ff.). Dies ist Rechtsfrage (nach BREHM, N 231, muss die Adäquanz als Rechtsfrage nicht bewiesen, aber geltend gemacht werden).

aa) Natürliche Kausalität

Der durch die maschinelle Einrichtung des MF resultierende Betriebsvorgang muss den Schaden verursacht haben. Der Schaden muss (unter Berücksichtigung der Gesamtheit der massgebenden Umstände [BGE 114 II 376; FELLMANN, II, N 366; NEF, Betrieb, 356]) Folge der **Verwirklichung der besonderen, spezifischen** (OPTINGER/STARK, II/2, § 25 N 350) **Gefahr des Motorfahrzeugs** sein. Dabei ist die Auswirkung der Betriebsgefahr – also die aus dem Betriebsvorgang entwickelte Schädigung – konkret (dies trifft primär auf die häufigen Fälle der Kollision zwischen MF zu; vgl. dazu z.B. RENÉ SCHAFFHAUSER/ERICH PETER, Die Betriebsgefahr: Konkretes Schädigungspotential – abstrakt bemessen?, in: René Schaffhauser [Hrsg.], Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2014, Bern 2014, 92; BREHM, N 175 ff.) zu beurteilen. Es genügt nicht, wenn der Schaden bloss anlässlich des MF-Betriebes entsteht (BGE 114 II 376, 378; 107 II 269/271 f.; 97 II 161; 88 II 455, 458; 82 II 43, 47; BGer, 2.6.2014, 4A_5/2014; BREHM, N 176), «sie muss auf die diesem Betriebe eigene, besondere Gefahr zurückgehen» (FELLMANN, II, N 366). 108

Der Geschädigte muss nach Art. 8 ZGB den natürlichen Kausalzusammenhang zwischen Betrieb und Schaden **beweisen** (FELLMANN, II, N 391). Falls ein strikter Beweis des Kausalzusammenhanges möglich ist, ist strikter Beweis gefordert. Falls dieser strikte Beweis nicht möglich oder nicht zumutbar ist, reicht das Beweismass der überwiegenden Wahrscheinlichkeit (BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 191; BGE 133 III 81). 109

Der Betrieb des MF muss nicht die einzige Ursache für den eingetretenen Schaden sein. Es genügt, wenn der Betrieb des Fahrzeuges eine notwendige **Mitursache** (= Teilursache) ist (BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 190; BGE 133 III 462, 470 E. 4.4.2). 110

- 111 Unmittelbare Verursachung ist nicht vorausgesetzt. **Mittelbare Verursachung** genügt (BREHM, 232; BGE 81 II 554, 557; 83 II 409, 411 f.; 95 II 630, 634). Darum ist z.B. eine körperliche Berührung mit dem MF nicht erforderlich (FELLMANN, II, N 392; BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 189; BREHM, N 225). Der Halter haftet daher auch, wenn er ein anderes Fahrzeug zu einem Ausweichmanöver veranlasst und dieses z.B. mit einem Fahrradfahrer kollidiert (OFTINGER/STARK, II/2, § 25 N 333 und 361; vgl. NEF, Betrieb, 357; BGE 97 II 161, 164; 82 II 43, 47; 63 II 339, 342). Der Halter haftet ebenfalls, wenn von seinem Auto ein Gegenstand auf die Fahrbahn fällt und dort bei einem Folgefahrzeug Schaden verursacht (BGE 95 II 630, 635; 81 II 554, 557).
- 112 Verneint werden muss die natürliche Kausalität etwa da, wo jemand bei laufendem aber stillstehendem Fahrzeugmotor den Finger beim Öffnen oder Schliessen der Türe zerquetscht (BGE 78 II 161, 163; 63 II 267, 269 f.; vgl. auch EMMENEGGER/GEISSELER, 15; OFTINGER/STARK, II/2, § 25 N 365 Ziff. 2; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1073).

bb) Adäquanz und Befreiungsgründe

- 113 Wird die natürliche Kausalität bejaht, ist dies eine notwendige, aber noch keine hinreichende Bedingung zur Bejahung der adäquaten Kausalität als Haftungsvoraussetzung. Erst wenn auch die Adäquanz bejaht wird und keine **Unterbrechungsgründe (auch genannt: Befreiungsgründe, Entlastungsgründe, Haftungsausschluss, Haftungsbefreiung)** vorliegen, kann bei Erfüllung der weiteren Haftungsvoraussetzungen auch die Haftung bejaht werden.
- 114 Die Adäquanzformel (vorne N 107 und BSK SVG-PROBST, Art. 87 N 6) hat die rechtspolitische Aufgabe, das Ausufern der **Haftung zu begrenzen**. Die natürliche Kausalität – insbesondere aufgrund des Umstandes, dass Teilkausalität grundsätzlich genügt – kann gegebenenfalls auch für sehr weit zurückliegende oder sehr weit entfernte, mittelbare Ursachen in der Kausalkette bejaht werden. «Die Beurteilung des adäquaten Kausalzusammenhangs bedarf **richterlicher Wertung**, die gemäss Art. 4 ZGB nach Recht und Billigkeit vorzunehmen ist. Dabei ist auch der rechtspolitischen Zielsetzung der im konkreten Fall anwendbaren Normen Rechnung zu tragen. Die Abgrenzung adäquater Unfallfolgen von inadäquaten kann deshalb im Haftungs- und im Sozialversicherungsrecht unterschiedlich ausfallen» (Leitsatz BGE 123 III 110). Zu beachten ist, dass auch singuläre Folgen haftungsbegründend sein können (BGE 87 II 117, 127).
- 115 Als haftungsausschliessende **Unterbrechungsgründe** gelten im allgemeinen Haftungsrecht:
- höhere Gewalt;
 - grobes Selbstverschulden des Geschädigten;
 - grobes Drittverschulden.
- 116 In Art. 59 Abs. 1 SVG (dazu hinten N 219 ff.) wird die **Haftungsbefreiung** für das SVG-Haftungsrecht geregelt und die Anforderungen an die Haftungsbefreiung werden streng gefasst (BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 219 ff. und Art. 59 N 1 ff.; BREHM,

N 398 ff.; FELLMANN, II, N 627 ff.). Demnach muss der Halter (kumulativ) Folgendes beweisen:

- das Vorliegen einer der drei klassischen Unterbrechungsgründe (siehe vorne N 115);
- zusätzlich muss er zwei negative Voraussetzungen beweisen, nämlich:
 - die Schuldlosigkeit des Halters oder von Personen für die er verantwortlich ist (FELLMANN, II, N 669 ff.; BREHM, N 470 ff.; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1015 f.; OFTINGER/STARK, II/2, § 25 N 427);
 - die fehlerfreie Beschaffenheit des MF (FELLMANN, II, N 686 ff., ferner N 442 ff. und N 589 ff.; BREHM, N 486 ff.; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1017 ff.).

3. Haftung für Nichtbetriebs-Verkehrsunfall (Art. 58 Abs. 2 SVG)

a) Einleitung

Die Gefährdungshaftung von Art. 58 Abs. 1 SVG knüpft an den MF-Betrieb an. MF 117 können auch in Verkehrsunfälle verwickelt sein, wenn sie nicht unter den engen Betriebsbegriff nach Art. 58 Abs. 1 SVG fallen. Für diese Situation trifft Art. 58 Abs. 2 SVG eine ergänzende Regelung. Besonderheit dabei ist, dass für diese Nichtbetriebunfälle unterschiedliche Haftungsregime angeordnet sind, nämlich einerseits gewöhnliche Verschuldenshaftung, andererseits einfache Kausalhaftung. **Die Kausalhaftung greift dann, wenn ein fehlerhaftes MF Schaden stiftet.**

Der Halter haftet nach Art. 58 Abs. 2 SVG (anders als Art. 61 Abs. 2 SVG sieht der 118 Wortlaut von Art. 58 Abs. 2 SVG keine Haftung des Halters bei Verlust der Urteilsfähigkeit vor) für

- Schaden durch ein MF ausser Betrieb,
- das an einem Verkehrsunfall beteiligt ist,
- wenn
 - entweder ein Verschulden des Halters selber, soweit das Verschulden unfallkausal ist (gewöhnliche Verschuldenshaftung; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1075).)
 - oder Verschulden einer Person für die er verantwortlich ist (Kausalhaftung SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1076: kein Exkulpationsbeweis möglich; ebenso: BREHM, N 245)
 - oder fehlerhafte Beschaffenheit des MF (Kausalhaftung; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1076: kein Exkulpationsbeweis möglich; ebenso: BREHM, N 245, und FELLMANN, II, N 443)

Schaden stiftet.

Die Beweislast für die Haftungs Voraussetzungen trifft den Geschädigten (SCHAFF- 119 HAUSER/ZELLWEGER, N 1074; BREHM, N 246). Im Gegensatz zu Betriebshaftung nach Art. 58 Abs. 1 SVG liegt die Beweislast für die Fehlerhaftigkeit des MF hier nicht mehr beim Halter (Art. 59 Abs. 1 SVG), sondern beim Geschädigten (BREHM, N 246).

Anders als Art. 58 Abs. 1 SVG kommt in Art. 58 Abs. 2 SVG das Wort «Schaden» nicht 120 vor. Es fragt sich daher, ob die **Einschränkung auf den Personen- und Sachschaden**

aus Art. 58 Abs. 1 SVG auch hier gilt. Aus dem Wortlaut ist weder eine Erweiterung noch eine Einschränkung, also keine Veränderung des Schadensbegriffes erkennbar. Daher ist anzunehmen, dass auch beim Nichtbetriebsunfall der gleiche Schadensbegriff abgedeckt werden soll, wie beim Betriebsunfall nach Abs. 1 (FELLMANN, II, N 405).

b) Kumulative Haftungsvoraussetzungen

aa) Verkehrsunfall

- 121** Die Haftung aus Nichtbetrieb gemäss Art. 58 Abs. 2 SVG setzt einen Verkehrsunfall voraus. Das Gesetz definiert nicht was ein Verkehrsunfall ist. Die Lehre setzt sich bisher mit dem Begriff nicht vertieft auseinander (dazu FELLMANN, II, N 409 ff.).
- 122** Das Fahrzeug selber muss sich nicht im Verkehr befunden haben. In folgenden Fällen wird die Beteiligung an einem **Verkehrsunfall verneint**:
- Unfall beim Abladen von einem stehenden Lastwagen (BGE 107 II 269);
 - LKW am Fahrbahnrand der be-/entladen wird (BGE 102 II 281 = Pra 1976, 604 ff.);
 - Zuschlagen der Autotür verletzt einsteigenden Fahrgast (BGE 63 II 267, 270);
 - Person verletzt sich bei Arbeiten am Fahrzeug in der Garage (SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1073; OFTINGER/STARK, II/2, § 25 N 386);
 - Personenverletzung durch aufspringende Ladewand eines in der Kiesgrube stehenden Lastwagens (SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1073 unter Verweis auf BGE 107 II 269, 276);
 - parkiertes Motorrad stürzt um und beschädigt benachbarte Fahrzeuge (BREHM, N 237 unter Verweis auf SJZ 1993, 423 ff.).
- 123** FELLMANN wagt schliesslich einen **Versuch zur Begriffsumschreibung**. Er erklärt und unterteilt den Verkehrsunfall nach zwei verschiedenen Ansätzen wie folgt (in Anlehnung an NEF, Betrieb, 377):
- «Ein Motorfahrzeug «veranlasst» einen Verkehrsunfall im Sinn von Art. 58 Abs. 2 SVG, wenn es steht, ohne dass seine maschinellen Einrichtungen in Betrieb sind, und es Ursache oder Mitursache dafür ist, dass eine andere Person, die von einem Ort zu einem anderen unterwegs, also Verkehrsteilnehmer ist, verunfallt oder eine Sache, die von einem Ort zu einem anderen transportiert wird, beschädigt oder zerstört wird oder verloren geht.»
 - «Als Verkehrsunfall im Sinn von Art. 58 Abs. 2 SVG kann ferner der Fall anerkannt werden, dass ein Fahrzeug, dessen maschinelle Einrichtung zwar nicht in Betrieb ist, das sich aber trotzdem (ungewollt) bewegt und damit in Verkehr ist und dabei einen Menschen verletzt, der am Unfallort sitzt oder steht (und daher selbst nicht Verkehrsteilnehmer ist), oder eine Sache beschädigt, die nicht in Verkehr ist. Zu denken ist an ein Fahrzeug, dessen Bremsen sich wegen fehlerhafter Beschaffenheit lösen und das in der Folge einen Menschen überfährt oder gegen eine Hausmauer kracht.»

14 Tagen, vom Empfang angerechnet, abgelehnt, so gilt er als angenommen (vgl. Art. 2 Abs. 1 VVG). Als blosse **Vertragsänderung** wird etwa die Herabsetzung der Versicherungssumme, die Einschränkung der versicherten Risiken, insbesondere der Wechsel von der Voll- zur Teilkaskoversicherung (vgl. BGE 120 II 133 E. 3 und 4), und der Ersatz des versicherten Autos durch ein anderes oder der Einschluss weiterer Fahrzeuge verstanden (vgl. BGer, 1.5.2007, 5C.252/2006, E. 1.1 = SG 2008 Nr. 1614). Muss der Autoeigentümer beim Miteinschluss weiterer Fahrzeuge kurz gehaltene Fragen beantworten, die sich auf Gefahrentatsachen richten, welche sich seit der Beantwortung der Fragen im ursprünglichen Antrag verwirklicht haben, liegt eine Anzeigepflichtverletzung (vgl. Art 4 ff. VVG) vor, wenn die neuen Fragen nicht korrekt beantwortet werden.

2. Vorläufige Deckungszusage

Händigt der Versicherer dem Halter vorbehaltlos den Versicherungsnachweis aus, 50 nachdem dieser in gültiger Weise den Antrag auf Abschluss einer Haftpflichtversicherung mit einer die gesetzlichen Mindestbeträge übersteigenden Deckung gestellt hat, so ist sein Verhalten grundsätzlich als Annahme des Antrags zu deuten (vgl. BGE 93 II 111 E. 1–4 und BezGer Bülach, 22.1.2002, FO010157/U, E. 3). Dasselbe gilt, wenn der Versicherer den Versicherungsnachweis der Garage des Halters übergibt; die Garage, die den Versicherungsnachweis dem Strassenverkehrsamt übergibt, handelt als Stellvertreterin des Versicherers (vgl. BezGer Bülach, 22.1.2002, FO010157/U, E. 3).

Eine **vorläufige Deckungszusage** des Versicherers ist von der Annahme des Versicherungsantrages zu unterscheiden. Es handelt sich dabei um einen separaten Versicherungsvertrag mit zeitlich begrenzter Wirkung bis zum Zustandekommen oder definitiven Scheitern eines endgültigen Versicherungsvertrages (vgl. KGer SG, 23.3.2000, BZ. 1999.132-K3). Die Zustellung eines Vorschlags für die Personenwagenversicherung mitsamt Antragsformular stellt keine vorläufige Deckungszusage dar (vgl. OGer LU, 31.5.1999, SVA 1999 Nr. 44). Eine nicht näher umschriebene vorläufige Deckungszusage gilt für alle beantragten Versicherungen, insbesondere neben der Motorfahrzeughaftpflicht- auch für die Kaskoversicherung (vgl. BGer, 11.11.2004, 5C.85/2004, E. 3 und 4, sowie KGer SG, 23.3.2000, BZ. 1999.132-K3) oder Vorsorgeversicherungen (vgl. BGE 112 II 245 E. II/1 = Pra 1987 Nr. 238). 51

Bestimmen die dem Halter übergebenen Versicherungsbedingungen, dass die Versicherung an dem im Versicherungsnachweis festgesetzten Tage beginne, die Gesellschaft aber das Recht habe, «bis zur Aushändigung der Police den Antrag abzulehnen», so bedeutet die Aushändigung des Versicherungsnachweises die vorläufige Zusage der beantragten Deckung (vgl. BGE 112 II 245 E. 5). Das gilt auch, wenn der Versicherer die Versicherungsnachweise durch untergeordnete Angestellte ausstellen und aushändigen lässt (vgl. BGE 112 II 245 E. 6 und ferner BGE 83 II 75, 76). 52

3. Abschluss und Inhalt des Motorfahrzeugversicherungsvertrages

- 53 Der Motorfahrzeugversicherungsvertrag kommt zu Stande, wenn sich die Parteien über den wesentlichen Inhalt des Versicherungsvertrages geeinigt haben. Der Versicherer muss den Versicherungsnehmer vor dem Abschluss des Versicherungsvertrages verständlich über die Identität des Versicherers und den wesentlichen Inhalt des Versicherungsvertrages informieren (vgl. Art. 3 Abs. 1 VVG).
- 54 **Gegenstand des Versicherungsvertrages** ist die obligatorische Motorfahrzeughaftpflicht, allenfalls erweitert durch freiwillige bzw. zusätzliche Deckungsabreden. Der Halter des zu versichernden Motorfahrzeuges schliesst häufig neben der Haftpflichtversicherung auch eine Sachversicherung für das Fahrzeug (Kaskoversicherung) und/oder eine Insassenversicherung ab, damit er, wenn er das versicherte Fahrzeug lenkt, auch versichert ist. Dieses erweiterte Gesamtpaket wird auch «Motorfahrzeugversicherung» genannt.
- 55 Der schweizerische Versicherungsverband hat **Musterbedingungen** veröffentlicht, welche allerdings nicht verbindlich sind (s. <https://www.svv.ch/de/branche/versicherungs-zweige/sachversicherung/teuren-schaeden-am-auto-mit-der-richtigen> [zuletzt besucht am 10.7.2018]). Diese Musterbedingungen enthalten allgemeine Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung, die Kaskoversicherung und die Insassenversicherung. Diese und andere allgemeine Versicherungsbedingungen werden zum Bestandteil des Versicherungsvertrages, wenn sie vom Versicherungsnehmer genehmigt worden und inhaltlich hinreichend klar sind sowie keine ungewöhnlichen Regelungen enthalten.
- 56 Eine **Genehmigung** setzt nicht voraus, dass der Versicherungsnehmer tatsächlich Kenntnis vom Inhalt der Allgemeinen Versicherungsbedingungen nimmt bzw. ihm diese vom Versicherer physisch übergeben werden. Es genügt, dass der Versicherer die Allgemeinen Versicherungsbedingungen öffentlich zugänglich macht (vgl. BGE 139 III 345 E. 4). Mit der Zustellung der Versicherungspolice an den Versicherungsnehmer läuft eine Frist von vier Wochen, während welcher er den Vertragsinhalt zu überprüfen und gegebenenfalls den Versicherer um eine Berichtigung ersuchen muss. Mit dem unbenutzten Ablauf der Frist gilt der Versicherungsvertrag – mitsamt den Allgemeinen Versicherungsbedingungen – als genehmigt (vgl. Art. 12 Abs. 1 VVG).

4. Schadenverlaufs- und Schadenfreiheitserklärung

- 57 Der Bundesrat hat in seiner Botschaft zur «**Via sicura**» festgehalten, dass die individuelle Schadenbelastung ein wichtiges Element zur Festlegung der Motorfahrzeughaftpflichtversicherungsprämie ist und namentlich die vorsichtigen Fahrzeugführer ein Interesse am Nachweis dieses Umstands haben, wenn sie die Versicherung wechseln (vgl. Botschaft zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr vom 20.10.2010, BBl 2010, 8479). Da im EU-Raum solche Schadenverlaufserklärungen bereits eingeführt wurden (Art. 16 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.9.2009 über die Kraftfahrzeug-

Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, Fassung gemäss ABI L 263 vom 7.10.2009, 11), regte der Bundesrat die Einführung eines Anspruchs auf eine Schadenverlaufserklärung ebenfalls für die Schweiz an. Diese Neuerung war im Parlament unbestritten und wurde mit Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 15. Juni 2012 (AS 2012 6291, 6301) eingeführt (AS 2013 4669; Art. 68a SVG trat am 1.1.2014 in Kraft [Verordnung über eine Teilkraftsetzung der Änderung vom 15.6.2012 des Strassenverkehrsgesetzes vom 29.11.2013]).

Der Versicherungsnehmer hat während des Vertragsverhältnisses jederzeit Anspruch auf eine Schadenverlaufs- bzw. Schadenfreiheitserklärung. Auf seinen Antrag hin hat ihm der Versicherer innert 14 Tagen eine wahrheitsgetreue Erklärung über die ganze Vertragslaufzeit, maximal über die letzten fünf Jahre des Vertragsverhältnisses auszuhandigen. Unter «**Schaden**» sind die Haftungsansprüche Dritter gemäss SVG oder einem anderen Gesetz zu verstehen, die im Rahmen der Halter- und der Lenkerhaftpflichtdeckung vom Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer entschädigt wurden. **58**

V. Versicherungsnachweis

1. Erfordernis

Motorfahrzeuge und zur Personenbeförderung bestimmte Anhänger, einschliesslich Sattelanhänger, ausgenommen Fahrzeuge des Bundes und der Kantone, werden zum Verkehr nur zugelassen, wenn der Behörde ein **Versicherungsnachweis** vorliegt (vgl. Art. 3a Abs. 1 VVV). Der Versicherer hat zuhanden der Behörde, die den Fahrzeugausweis abgibt, den Versicherungsnachweis auszustellen (vgl. Art. 68 Abs. 1 SVG). **59**

Ein neuer Versicherungsnachweis ist der Behörde zu übermitteln, wenn ein Fahrzeug im Verkehr belassen oder erneut zum Verkehr zugelassen werden soll (vgl. Art. 3a Abs. 2 lit. a–e VVV): **60**

- nach der Übernahme durch einen anderen Halter,
- nach der Verlegung des Standortes in einen anderen Kanton,
- nach der Hinterlegung der Kontrollschilder bei der zuständigen Behörde,
- nach der Meldung des Versicherers über Aussetzen oder Aufhören der Versicherung und
- bei der Ersetzung des Kontrollschildes durch ein solches mit anderer Nummer.

Der Versicherer kann den Geschädigten in den Fällen einer Übernahme durch einen anderen Halter und bei einer Verlegung des Standortes in einen anderen Kanton das Fehlen des neuen Versicherungsnachweises nicht entgegenhalten, solange das Fahrzeug mit dem bisherigen Fahrzeugausweis versehen ist (Art. 3a Abs. 3 VVV). **61**

II. Einzelne Strassenverkehrsdelikte

1. Art. 90 SVG: Verletzung der Verkehrsregeln

a) Einfache, grobe und qualifiziert krasse Verkehrsregelverletzungen

aa) Verletzung einer Verkehrsregel des SVG

- 52 Anwendungsbereich von Art. 90 SVG ist die Verletzung von Verkehrsregeln (III. Titel: 1.–3. Abschnitt: Art. 26–50 SVG, sowie Ausführungsbestimmungen in der VRV). **Verkehrsregeln** ordnen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Strassenverkehr. Nicht als Verkehrsregel gelten demgegenüber die Verhaltenspflichten nach einem Unfall (BGE 116 IV 233 E. 2c; Art. 51 SVG).

bb) Einfache oder grobe Verletzung der Verkehrsregeln

- 53 Eine grobe Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG liegt vor, wenn eine wesentliche Verkehrsvorschrift in schwerwiegender Weise missachtet wird sowie das Verhalten subjektiv als rücksichtslos oder schwerwiegend regelwidrig zu werten ist (BGE 106 IV 385 E. 4 f.). Namentlich bei leicht schematisierbaren Delikten (Geschwindigkeitsüberschreitungen, Abstandsunterschreitungen etc.), hält das Bundesgericht dazu fest, dass ab eines gewissen Ausmasses «ungeachtet der konkreten Umstände objektiv eine schwere Verkehrsgefährdung bzw. grobe Verkehrsregelverletzung gegeben» sei (BGE 123 II 37; 122 IV 173; oder 118 IV 188 betreffend Geschwindigkeitsüberschreitungen; vgl. aber auch SCHAFFHAUSER, Grundriss Bd. III, N 2262 f., zur ernstlichen Gefahr, gesteigerten abstrakten Gefahr, Intensität einer konkreten Gefahr; siehe auch § 4 N 141 ff.).
- 54 Die **Abgrenzung** von einfacher und grober Verkehrsregelverletzung wird betreffend der vorauszusetzenden Gefährdung in objektiver Hinsicht teilweise anhand der Beeinträchtigung geschützter Rechtsgüter veranschaulicht: Die Verletzung von einfachen Verkehrsregeln mit rein abstrakter Gefährdung wird durch Art. 90 Abs. 1 SVG sanktioniert. Art. 90 Abs. 2 SVG ist objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit abstrakt oder konkret gefährdet hat. Subjektiv erfordert der Tatbestand, dass dem Täter aufgrund eines rücksichtslosen oder sonst wie schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist (BGE 123 IV 88 E 2a). Art. 90 Abs. 2 SVG findet demnach Anwendung, wenn entweder eine konkrete Gefahr hervorgerufen wurde oder eine erhöhte abstrakte Gefahr, d.h. die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung in Kauf genommen wurde. Letztlich setzt die Anwendung von Abs. 2 der Bestimmung sowohl in objektiver, als auch in subjektiver Hinsicht mehr voraus, als der Grundtatbestand. Bei Vorliegen einer konkreten Gefährdung hängt die Anwendung des qualifizierten Tatbestandes in objektiver Hinsicht davon ab, wie wahrscheinlich der Erfolgseintritt war, aber auch, welches Ausmass die Folgen der Verwirklichung der Gefahr gehabt hätten (vgl. BSK SVG-FIOLKA, Art. 90 N 48). Bei tatsächlicher Realisierung der Gefahr (d.h. Körperverletzung, Tötung von anderen Personen) aufgrund einer fahrlässig oder vorsätzlich begangenen Verkehrsregelverletzung tritt das Verkehrsdelikt gegenüber dem Verletzten zu Gunsten der De-

likte gegen Leib und Leben des StGB zurück und kommen nicht zur Anwendung (unechte Konkurrenz). Allerdings kommen die Tatbestände der fahrlässigen Tötung oder Körperverletzung (Art. 117 und 125 StGB) und der groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung in echter Konkurrenz dann doch zur Anwendung, wenn neben der verletzten oder getöteten Person weitere Verkehrsteilnehmer konkret gefährdet wurden (BGE 96 IV 39 E. 2; 91 IV 211 E. 4; 119 IV 280 E. 2c; 136 IV 76; ebenso bei vorsätzlichen Delikten gegen Leib und Leben des Kernstrafrechts, wenn damit fahrlässig oder (eventual-)vorsätzlich eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer entsteht; vgl. BSK SVG-FIOLKA, Art. 90 N 188; WEISSENBERGER, Kommentar, Art. 90 N 45; SCHULTZ, Strafbestimmungen, 174).

cc) *Besondere Qualifikationsmerkmale gemäss Art. 90 Abs. 3 respektive 4 SVG*

Eine zusätzliche Qualifikationsstufe ist vorgesehen, wenn **elementare Verkehrsregeln** **55**
vorsätzlich verletzt werden und damit ein **hohes Risiko eines Unfalls mit Schwer-**
verletzten oder Todesopfern einhergeht. Eine klare Abgrenzung zur groben Verkehrsregelverletzung gemäss Abs. 2 ist nicht möglich. Offenbar soll die gesetzliche Umschreibung auf eine noch weiter gesteigerte Gefahr hinweisen, die sich jedoch ebenfalls nicht realisiert haben muss. Zur Konkretisierung werden in Abs. 3 drei Tathandlungsvarianten dargestellt, welche dieser Qualifikationsebene entsprechen: Besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen und Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen. Nach dem Wortlaut ist es nicht gänzlich ausgeschlossen, dass auch andere Tathandlungsvarianten denselben Schweregrad erreichen können und mithin gemäss dieser Norm zu sanktionieren sind. Allerdings wäre zu Ungunsten einer Qualifikation als «Rasenfahrt» zu werten, wenn die im Wortlaut ausformulierten Tathandlungsvarianten nicht erfüllt sind, die mit besonders gefährlichen Überholmanövern und Geschwindigkeitsüberschreitungen ja bereits wesentliche Verhaltensweisen einer entsprechend rücksichtslosen Fahrweise umfassen.

aaa) *Besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit*

Unter welchen Voraussetzungen eine qualifizierte grobe Verkehrsregelverletzung auf- **56**
grund einer Geschwindigkeitsüberschreitung begangen wurde, wird in Abs. 4 mit spezifischen Schwellenwerten konkretisiert. Aufgrund der Formulierung in Abs. 4 («Absatz 3 ist in jedem Fall erfüllt, wenn [...]») kann eine qualifiziert grobe Geschwindigkeitsüberschreitung aber auch unterhalb dieser Schwellenwerte begangen werden (BGE 142 IV 137 E. 8.1; konkret: BGer, 29.11.2016, 6B_148/2016, E. 1.4, in der Konstellation, dass ein Lenker 1 km/h unterhalb des Schwellenwerts an einer Baustelle vorbeifuhr, auf welcher gearbeitet wurde).

Zeitweise war umstritten, ob die apodiktische Formulierung von Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 **57**
hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen derart zu verstehen sei, dass die Erfüllung des objektiven Tatbestandes das Verschulden per gesetzlichem Wortlaut in jedem Fall einschliesst (so noch BGer, 20.11.2014, 1C_397/2014, E. 2.4.1). Gemäss neuerer Rechtsprechung sind die Werte gemäss Abs. 4 zumindest im Hinblick auf den subjek-

tiven Tatbestand widerlegbare Vermutungen, wobei das Bundesgericht ausserordentliche Umstände als erforderlich sieht, um davon abweichen zu können (BGE 142 IV 137 E. 11.2; BGer, 1.6.2016, 6B_165/2015; BGer, 14.11.2016, 6B_700/2015).

bbb) Waghalsiges Überholen

- 58 Begrifflich ist diese Qualifikationsvariante schwer fassbar. Waghalsig meint in diesem Zusammenhang nicht lediglich gewagt, sondern geradezu unsinnig (BGer, 3.10.2017, 6B_1399/2016, E. 1.3.3 mit Hinweis auf BUSSY/RUSCONI/JEANERET/KUHN/MIZE/MÜLLER, Code suisse de la circulation routière commenté, 4. Aufl., Basel 2015, Art. 90 SVG N 5.2). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung kann eine entsprechende hohe Gefährdung in erster Linie bei Gegenverkehr bestehen (BGer, 3.10.2017, 6B_1399/2016, E. 1.3.3). Nach hier vertretener Auffassung setzt **Waghalsigkeit** eine objektive und nicht nur vom ängstlichen oder ungeübten oder unaufmerksamen Fahrer empfundene Fremdgefährdung voraus, deren Nichteintritt nur durch hohes Geschick anderer Verkehrsteilnehmer, etwa in Form aussergewöhnlicher, brüsker Ausweichmanöver abgewendet werden kann.

ccc) Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen

- 59 Der Begriff Rennen ist im Gesetz nicht näher definiert. Er ist als unbestimmter Rechtsbegriff eng auszulegen, ansonsten das strafrechtliche Bestimmtheitsgebot (Art. 1 StGB, Art. 5 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 1 BV, Art. 7 Ziff. 1 EMRK) verletzt wird. Die Teilnahme an einem Strassenrennen setzt eine Absprache unter mindestens zwei Verkehrsteilnehmern voraus, wobei diese wohl auch konkludent erfolgen kann (BGer, 3.10.2017, 6B_1399/2016, E. 1.3.4 mit Hinweis auf GERHARD FIOLKA, Grobe oder «krasse» Verkehrsregelverletzung?, Zur Auslegung und Abgrenzung von Art. 90 Abs. 3–4 SVG, Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013, 346 ff., 366). Unklar ist welchen Inhalt eine derartige Absprache haben müsste. Als Rennen ist wohl eine Situation zu verstehen, in welcher die Teilnehmer sich durch eine gewisse Zeit anhaltende Wettbewerbssituation derart gegenseitig antreiben, dass schwere Verkehrsregelverletzungen im Voraus als absehbar erscheinen (siehe BSK SVG-FIOLKA, Art. 90 N 141, mit dem Hinweis, dass vorauszusetzen sei, dass im Kontext des Rennens mindestens grobe Verkehrsdelikte gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG begangen werden). Abgrenzungsprobleme können bei beidseits unerlaubtem Verhalten während des Überholens bestehen, beispielsweise wenn ein Überholvorgang durch das Beschleunigen des zu überholenden Fahrzeugs erschwert oder vereitelt wird. Auch wenn in dieser Konstellation das überholende Fahrzeug das Überholmanöver nicht abbricht – weil in der Realität kaum je ein Überholer sich an die Regel hält, wonach er in dieser Situation nicht beschleunigen darf – willigt der Überholende damit nicht konkludent in ein Strassenrennen ein.

b) Die Rechtsfolgen/Das Kaskadensystem

aa) Übersicht

Art. 16b Abs. 2 SVG sieht 6 mögliche Rechtsfolgen vor. Allen gemeinsam ist, dass der Führer- oder Lernfahrausweis zwingend zu entziehen ist. Soweit es sich nicht – wie in lit. a – um einen Führer mit einem unbescholtenen automobilistischen Leumund (also um einen «Ersttäter») handelt, stellen alle kaskadenartig verschärften Rechtsfolgen auf frühere Entzüge des Führer- oder Lernfahrausweises ab. Es werden also nicht, wie bei Art. 16a Abs. 2 und 3 SVG, auch allfällige «andere Administrativmassnahmen» berücksichtigt (vgl. dazu vorn N 174). Bezüglich früherer Entzüge ist auf den letzten Tag des Vollzugs abzustellen (vgl. vorn N 173). Auch hier gilt, dass die Mindestentzugsdauern nicht unterschritten werden dürfen (vgl. vorn N 82).

bb) Die Warnungsentzüge des Kaskadensystems: Art. 16b Abs. 2 lit. b–d SVG

Die drei in lit. b–d enthaltenen Rechtsfolgen stellen auf Entzüge innerhalb der vergangenen 2 Jahre ab. Der **leichteste dieser Fälle** – lit. b – kommt zur Anwendung, wenn in den vergangenen 2 Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren oder mittelschweren Widerhandlung entzogen war; er wird mit einer Mindestentzugsdauer von 4 Monaten belegt. Hier kümmert sich das Kaskadensystem nicht darum, ob die Vortat aus der Sicht des Strafrechts auf Art. 90 Abs. 1 oder Abs. 2 SVG abgestützt wurde. Wie bereits dargestellt, kann eine Verkehrsregelverletzung gestützt auf Art. 90 Abs. 1 SVG mit einer geringen Busse bestraft, von der Verwaltung jedoch als mittelschwere Widerhandlung qualifiziert werden (vgl. vorn N 182). Der Betroffene wird die Busse in aller Regel annehmen, sie bezahlen; das Strafurteil wird in Rechtskraft erwachsen. Wendet er sich im Administrativverfahren gegen die Qualifikation der Tat als mittelschwere Widerhandlung, weil aufgrund der konkreten Umstände des Falles nur eine geringe Verkehrsgefährdung und ein geringes Verschulden vorliege, wird er darauf verwiesen, er hätte diese Vorbringen im Strafverfahren einbringen müssen. Hätte er jedoch den Strafbefehl angegriffen, wäre ihm der Strafrichter angesichts der milden Busse wohl nicht entgegengekommen. Daraus ergibt sich, dass Fälle mit einem deutlich unterschiedlichen Schweregrad unter diese Rückfallregel fallen. «Rückfall ist Rückfall» ist wohl keine angemessene Antwort auf solch unterschiedliche Ausgangslagen.

Dies gilt auch für nachfolgende lit. c: Mindestens 9 Monate Entzug sind anzuordnen, wenn in den vergangenen 2 Jahren der Ausweis zweimal wegen mindestens mittelschweren Widerhandlungen entzogen war. Diesbezüglich unbedenklicher ist hingegen lit. d: Wem in den vergangenen 2 Jahren der Ausweis zweimal wegen schweren Widerhandlungen entzogen war, hat eine Mindestentzugsdauer von 15 Monaten zu gewärtigen.

Die in lit. a–d enthaltenen Massnahmen stellen **Warnungsentzüge** dar. Dem fehlbaren Fahrzeugführer wird, zum Teil mit sehr grossem Zeigefinger, signalisiert, sich künftig wohl zu verhalten und die Verkehrsregeln zu beachten

cc) *Die Sicherungsentzüge des Kaskadensystems: Art. 16b Abs. 2 lit. e und f SVG*

- 199 Das SVG regelt Führerausweisentzüge wegen fehlender Fahreignung in Art. 16d SVG; es handelt sich um Sicherungsentzüge. Weil diese sehr stark in die Persönlichkeitsrechte und in die Privatsphäre des Betroffenen eingreifen und in der Regel weittragende Folgen zeitigen, wurden ausgefeilte Verfahren entwickelt, die in solchen Fällen Anwendung finden. Steht die Fahreignung in Frage, soll der Sachverhalt mittels verkehrsmedizinischer und/oder verkehrspsychologischer oder -psychiatrischer Gutachten abgeklärt werden (Art. 15d SVG). Nur wenn aufgrund solchen Sachverständs feststeht, dass die Fahreignung (allenfalls vorübergehend) nicht (mehr) gegeben ist, wird ein Sicherungsentzug ausgesprochen (zu den verkehrsmedizinischen Gutachten vgl. § 10; zu den verkehrspsychologischen Gutachten vgl. § 9; zu den Anforderungen an diese Gutachten vgl. § 6; zu den Sicherungsentzügen vgl. N 22 ff., 252 ff.).
- 200 Mit der 2005 in Kraft getretenen Reform hat der Gesetzgeber sowohl in Art. 16b Abs. 2 als auch in Art. 16c Abs. 2 SVG je zwei Tatbestände eingeführt, die fernab von allen Vorgaben, welche sich auf Art. 16d SVG stützen, **von Gesetzes wegen zu einem Sicherungsentzug führen**. Es sind dies einerseits Art. 16b Abs. 2 lit. e und f, andererseits Art. 16c Abs. 2 lit. d und e SVG. BGE 139 II 95 hält in der Regeste fest: «Beim Führerausweisentzug nach Art. 16c Abs. 2 lit. d SVG handelt es sich um einen Sicherungsentzug; dieser beruht auf einer unwiderlegbaren gesetzlichen Vermutung der fehlenden Fahreignung, welche sich auf einschlägige Vortaten des Lenkers stützt» (vgl. auch BGE 141 II 220 E. 3.1.1). Um Sicherungsentzüge handelt es sich vorab deshalb, weil der Hauptzweck der Massnahme nicht mehr in der Warnung, sondern im Fernhalten solcher Wiederholungstäter vom motorisierten Strassenverkehr liegt, weil sie eine öffentliche Gefahr darstellen (BGE 139 II 95, 104 E. 3.4.2).
- 201 Begeht demnach ein Motorfahrzeugführer eine mittelschwere Widerhandlung und war ihm in den vergangenen 10 Jahren der Führerausweis dreimal wegen mindestens mittelschweren Widerhandlungen entzogen worden, so ist ihm gemäss **Art. 16b Abs. 2 lit. e SVG** der Führerausweis **auf unbestimmte Zeit, mindestens aber für 2 Jahre** zu entziehen (vgl. z.B. BGer, 12.1.2017, 1C_503/2016). Er wird – so die unwiderlegbare gesetzliche Festlegung – als besondere Gefahr für den Strassenverkehr qualifiziert, die es erforderlich macht, ihn für längere Zeit davon fernzuhalten. Eine Abklärung der Gründe ist dabei nicht notwendig; es wird eine charakterliche Ungeeignetheit angenommen (BGE 139 II 95 E. 3.4.2; BGer 21.3.2003, 6A_105/2002, E. 3.2.4). MIZEL kritisiert diesen Automatismus zurecht gerade im Hinblick auf die zunehmenden Radarüberwachungen von Geschwindigkeitsüberschreitungen und dem damit verbundenen Sanktionsschematismus, der angesichts der langen Beobachtungsdauer von 10 Jahren insbesondere Berufschaffende auch bei leichter Unachtsamkeit trifft – wobei nicht einmal die Frage der charakterlichen Fahreignung abzuklären ist (MIZEL, *Retrait*, 597 f., 603 Fn. 2982 präsentiert er ein anschauliches Beispiel).
- 202 Es ist aber möglich, dass eine **medizinische Fragestellung** im Vordergrund steht. In diesem Fall ist eine medizinische Untersuchung angebracht, um zu wissen, was der Betroffene vorzukehren hat und welche Anforderungen an eine Wiederezulassung

zu stellen sind (vgl. SCHAFFHAUSER, JB SVR 2003, N 113; m.E. unklar BSK SVG-RÜTSCHKE/WEBER, Art. 16b N 32). Fest steht aber, dass die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden darf. Umgekehrt ist eine Verlängerung dieser Frist wohl nur anzuordnen, wenn sie sich aus medizinischen Gründen aufdrängt (so auch BUSSY et al., LCR, Art. 16b N 7.2; MIZEL, Retrait, 596).

In diesem Sinne ist wohl auch BGer, 12.1.2017, 1C_503/2016, E.3.3 zu verstehen. X beging eine mittelschwere Widerhandlung. Das StVA entzog ihm wegen entsprechender Vortaten den Führerausweis aufgrund von Art. 16b Abs. 2 lit. e SVG auf unbestimmte Zeit, mindestens aber für 2 Jahre. Zudem wurde einer allfälligen Beschwerde die aufschiebende Wirkung entzogen. Gegen diese letztere Anordnung wehrte sich X. – Nachdem er «bereits mehrere schwere oder mittelschwere Widerhandlungen gegen Verkehrsvorschriften begangen hat [...], würde diesfalls die unwiderlegliche gesetzliche Vermutung nach Art. 16b Abs. 2 lit. e SVG greifen, wonach er aus charakterlichen Gründen als fahrungsungeeignet gälte (BGE 139 II 95, 103 f. E. 3.4.2; vgl. ferner BGE 141 II 220, 224 f. E. 3.2). Angesichts der erheblichen Gefahr, die von einem ungeeigneten Fahrzeugführer ausgeht, ist eine vorsorgliche Wiederzulassung zum motorisierten Verkehr bis zum Abschluss des Verfahrens bei dem hier drohenden Sicherungsentzug nicht verantwortbar, bevor die Zweifel an seiner Fahreignung ausgeräumt sind. Rechtsmitteln gegen einen Sicherungsentzug wird deshalb nach der Rechtsprechung grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung eingeräumt, so dass der Führerausweis vorbehaltlich besonderer Umstände bis zum rechtskräftigen Abschluss des Administrativverfahrens entzogen bleibt [...]». Es kann nur vermutet werden, dass eine medizinische Abklärung in Frage stand.

203

Auf diese Massnahme wird verzichtet, wenn die betroffene Person während mindestens 5 Jahren nach Ablauf eines Ausweisentzugs keine Widerhandlung begangen hat, für die eine Administrativmassnahme ausgesprochen wurde. Zu dieser Ausnahme ist zu vermerken, dass während dieser 5 Jahre keinerlei Administrativmassnahme – also nicht nur ein Ausweisentzug – ergangen sein darf (vgl. dazu vorn N 157). Liegt ein solcher Ausnahmefall vor, fragt sich, welche Sanktion erfolgen soll. In der Literatur wird – wohl zurecht – einmal vertreten, in dieser Situation sei der Betroffene wie ein Ersttäter zu behandeln (WEISSENBERGER, SVG, Art. 16b N 29). Zum andern wird vorgebracht, dann sei die nächst mildere Mindestentzugsdauer als massgeblich zu betrachten, also Art. 16b Abs. 2 lit. d SVG (Minimum 15 Monate) (BSK SVG-RÜTSCHKE/WEBER, Art. 16b N 33).

204

Hat ein Motorfahrzeugführer eine mittelschwere Widerhandlung begangen und ist ihm in den vorangegangenen 5 Jahren der Führerausweis nach Art. 16b Abs. 1 lit. e oder nach Art. 16c Abs. 2 lit. d SVG entzogen worden, so ist ihm der Ausweis gemäss **Art. 16b Abs. 2 lit. f SVG für immer** zu entziehen (vgl. etwa BGer, 12.7.2013, 1C_287/2012). Nach Art. 23 Abs. 3 und Art. 17 Abs. 4 SVG ist ein Gesuch um eine Wiedererteilung nach 5 Jahren zulässig.

205

2. Internationale und örtliche Zuständigkeit

a) Im Allgemeinen

- 18 Bei der Ermittlung des international zuständigen Gerichts gilt es den Vorrang völkerrechtlicher Verträge zu berücksichtigen (vgl. Art. 1 Abs. 2 IPRG). Im euro-internationalen Kontext ist dabei insbesondere das **Lugano-Übereinkommen (LugÜ)** von Bedeutung. Das HSVÜ sieht hingegen keine Zuständigkeitsvorschriften vor, sondern regelt lediglich das anwendbare Recht für die ausservertragliche zivilrechtliche Haftung bei einem Strassenverkehrsunfall (vgl. dazu hinten N 33 ff.).
- 19 Das LugÜ findet Anwendung in Zivil- und Handelssachen (vgl. Art. 1 Abs. 1 LugÜ), womit auch Schadenersatz- und Genugtuungsansprüche im Zusammenhang mit internationalen Strassenverkehrsunfällen vom sachlichen Anwendungsbereich des Abkommens erfasst werden. Des Weiteren findet das LugÜ gemäss Art. 2 Abs. 1 LugÜ grundsätzlich dann Anwendung, wenn die beklagte Partei – im vorliegend interessierenden Fall also der Haftpflichtige oder dessen Versicherung – seinen Wohnsitz in einem Vertragsstaat des LugÜ hat und daneben ein weiteres internationales Element vorliegt (EuGH, 1.3.2005, Rs. C-281/02, Owusu, Rz. 24 ff.; BGE 135 III 185 E. 3.3).

b) Klagen gegen den Haftpflichtigen

- 20 Gemäss LugÜ sind bei der gerichtlichen Geltendmachung von ausservertraglichen Schadenersatzansprüchen gegen den Haftpflichtigen im Zusammenhang mit einem internationalen Strassenverkehrsunfall grundsätzlich drei Gerichtsstände denkbar:
- (i) Gemäss Art. 2 Abs. 1 LugÜ ist die beklagte Partei grundsätzlich vor den Gerichten des Vertragsstaats zu belangen, in dem sie ihren *Wohnsitz* hat. Dabei handelt es sich um den sog. natürlichen Gerichtsstand, der grundsätzlich immer offensteht. Bei der Anwendung des LugÜ gilt es jedoch zu beachten, **dass Art. 2 Abs. 1 LugÜ nur die internationale Zuständigkeit regelt, nicht aber die örtliche Zuständigkeit**. Sofern nach LugÜ die schweizerischen Gerichte international zuständig sind, **gilt es die örtliche Zuständigkeit aufgrund der Bestimmungen des IPRG zu bestimmen** (BSK LugÜ-DALLAFIOR/HONEGGER, Art. 2 N 26 f.). Dazu ist der geltend gemachte Anspruch zu qualifizieren. Bei Schadenersatz- und Genugtuungsansprüchen handelt es sich um gesetzliche (ausservertragliche) Ansprüche. Aus diesem Grund gelangt Art. 129 IPRG zur Anwendung, der in Abs. 1 vorsieht, dass für Klagen aus unerlaubter Handlung die schweizerischen Gerichte am Wohnsitz der beklagten Partei oder, wenn ein solcher fehlt, diejenigen an ihrem gewöhnlichen Aufenthaltsort zuständig sind. Überdies sind gemäss dieser Bestimmung die schweizerischen Gerichte am Handlungs- oder Erfolgsort zuständig. Als Handlungsort gilt derjenige Ort, an dem die unerlaubte Handlung ausgeführt wird bzw. an dem die für den Erfolg (Rechtsgutverletzung) massgebliche Ursache gesetzt wird (KREN KOSTKIEWICZ, Art. 129 IPRG N 10 mit Hinweis auf BGE 131 III 153 E. 6.2; BGE 125 III 346 E. 4a und 4c/aa). Als Erfolgsort (Verletzungsort) gilt derjenige Ort, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist bzw. an dem sich das unmittelbar betroffene Rechtsgut zur Zeit der Verletzung befindet (KREN KOSTKIEWICZ, Art. 129 IPRG N 14 mit Hinweis auf BGE 125 III 103

E. 3b). Da der Erfolgsort nach der Rechtsprechung des EuGH derjenige Ort ist, an dem die Erst- nicht aber allfällige Folgeschäden eintreten, fallen Handlungs- und Erfolgsort bei einem Strassenverkehrsunfall i.d.R. zusammen (vgl. FURRER, IPR-Aspekte, 166 m.w.H.). **Innerhalb der Schweiz stehen folglich grundsätzlich zwei mögliche Gerichtsstände offen: am Ort, an dem die beklagte Partei ihren Wohnsitz bzw. Aufenthalt hat und am Unfallort.** Dem Kläger obliegt die Wahl des entsprechenden Gerichtsstandes. In unserem Beispiel könnte der Italiener B. folglich gestützt auf Art. 2 Abs. 1 LugÜ i.V.m. Art. 129 Abs. 1 IPRG in Zürich und in Lugano gegen A. klagen.

- (ii) Gemäss Art. 5 Ziff. 3 LugÜ kann bei unerlaubten Handlungen oder Ansprüchen aus einer solchen Handlung zudem auch am *Ort, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist*, geklagt werden. Der EuGH hat bereits in den 70er-Jahren bestimmt, dass dieser Ort sowohl den Handlungs- wie den Erfolgsort umfasst (EuGH, 30.11.1976, Handelskwekerij G. J. Bier v. Mines de potasse d'Alsace, 21/76, Rz. 15 und 19; BGer, 6.2.2013, 4A_305/2012, E. 2.2.3; BGE 133 III 282 E. 4.1; KREN KOSTKIEWICZ, Art. 5 Ziff. 3 LugÜ N 52). Im Unterschied zu dem vorstehend unter Ziff. (i) ausgeführten Gerichtsstand legt Art. 5 Ziff. 3 LugÜ aber sowohl die internationale wie auch die örtliche Zuständigkeit fest (BSK LugÜ-HOFMANN/KUNZ, Art. 5 N 32 m.w.H.). Für nationales Zuständigkeitsrecht bleibt somit kein Platz. Vorausgesetzt ist ferner, dass die beklagte Partei ihren Wohnsitz in einem LugÜ-Vertragsstaat hat und dass der Handlungs- oder Erfolgsort in einem *anderen* Vertragsstaat liegt (Art. 5 Ingress LugÜ). In unserem Beispiel fallen Wohnsitz- und Unfallstaat zusammen, weshalb Art. 5 Ziff. 3 LugÜ nicht anwendbar ist. Hätte sich der Unfall jedoch in Como ereignet, könnte der italienische Geschädigte gestützt auf Art. 5 Ziff. 3 LugÜ beim Tribunale di Como klagen. An diesem Beispiel wird ersichtlich, dass Art. 5 Ziff. 3 LugÜ zu einem Klägergerichtsstand führt.
- (iii) Gerade im Bereich von Strassenverkehrsunfällen kommt es oftmals – neben den im Zivilverfahren geltend gemachten Schadenersatz- und Genugtuungsansprüchen – zu einem Strafverfahren gegen den Haftpflichtigen. Diesfalls schafft Art. 5 Ziff. 4 LugÜ als weiteren Gerichtsstand eine **Annexkompetenz des Strafgerichts für die Entscheidung von zivilrechtlichen Ansprüchen auf Schadenersatz bzw. Genugtuung** (sog. strafprozessuales Adhäsionsverfahren). Art. 5 Ziff. 4 LugÜ sieht somit vor, dass das mit der *Strafklage befasste Strafgericht* auch über die zivilrechtlichen Ansprüche entscheiden kann. Voraussetzung dafür ist die Entscheidungsbefugnis des Strafgerichts nach nationalem Recht für zivilrechtliche Ansprüche. Auch die Anwendung von Art. 5 Ziff. 4 LugÜ setzt jedoch voraus, dass der durch diesen Artikel bestimmte Gerichtsstand in einem anderen LugÜ-Staat liegt als der Wohnsitz der beklagten Partei (BSK LugÜ-HOFMANN/KUNZ, Art. 5 N 27 ff. m.w.H.).

Sofern der Geschädigte **gegen mehrere Haftpflichtige** zusammen vorgehen möchte, 21
z.B. sowohl gegen den Fahrzeugenker als auch den Fahrzeughalter oder den Haftpflichtigen sowie dessen Versicherung, sieht Art. 6 Ziff. 1 LugÜ für solche Fälle der passiven Streitgenossenschaft überdies eine Zuständigkeit für beide Personen an einem Gerichtsstand vor. Demnach kann der Geschädigte an dem Ort klagen, an

dem einer der beklagten Personen seinen Wohnsitz hat, sofern zwischen den Klagen eine so enge Beziehung gegeben ist, dass eine gemeinsame Verhandlung und Entscheidung geboten erscheint.

- 22 Anders als Art. 2 LugÜ legt Art. 6 Ziff. 1 LugÜ nicht nur die internationale, sondern auch die örtliche Zuständigkeit fest und verdrängt damit in seinem Anwendungsbereich Art. 8a Abs. 1 IPRG, welcher lediglich die örtliche Zuständigkeit bei einer passiven Streitgenossenschaft regelt. Art. 8a Abs. 1 IPRG ist somit letztlich eine innerstaatliche Koordinationsnorm, mit deren Hilfe Verfahren an unterschiedlichen schweizerischen Gerichten vermieden werden können. Im Ergebnis setzt Art. 8a Abs. 1 IPRG voraus, dass für jeden Streitgenossen – gestützt auf eine andere IPRG-Bestimmung oder einen Staatsvertrag (insbesondere das LugÜ) – eine internationale Zuständigkeit eines Gerichts in der Schweiz besteht (ZK IPRG-MÜLLER-CHEN, Art. 8a N 3 und 16).

c) Klagen gegen die Versicherung des Haftpflichtigen

- 23 Neben vielen anderen Staaten (für die Mitgliedstaaten der EU vgl. Art. 18 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.9.2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht) kennt auch die Schweiz ein Haftpflichtversicherungsobligatorium für Motorfahrzeuge mit direktem Forderungsrecht des durch einen Strassenverkehrsunfall Geschädigten gegen die Versicherung des Haftpflichtigen. Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) räumt in Art. 65 Abs. 1 dem Geschädigten im Rahmen der vertraglichen Versicherungsdeckung ein Forderungsrecht unmittelbar gegen die Versicherung ein (vgl. dazu auch § 2 N 177 ff.).
- 24 Gemäss Art. 11 Abs. 1 LugÜ kann die Versicherung des Haftpflichtigen vor das Gericht geladen werden, an welchem gegen den Haftpflichtigen geklagt wird, sofern dies nach dem Recht des angerufenen Gerichts zulässig ist (vgl. dazu jedoch die besondere Regelung in Art. II Protokoll 1 zum LugÜ für Verfahren in Deutschland, Österreich und Ungarn, wonach in diesen Staaten die Interventionsklage nicht möglich ist; siehe dazu auch die Hinweise bei SCHNYDER, Art. 11 LugÜ N 8 m.w.H.). Damit werden sog. **Interventionsklagen** erfasst, mit denen eine Drittperson zur Prozesspartei wird. Das Gericht hat so die Möglichkeit, sämtliche zusammenhängenden Ansprüche zu beurteilen. In unserem Beispiel wurde bereits festgestellt, dass der Italiener B. in Zürich und in Lugano gegen A. klagen könnte. Sobald die Klage anhängig gemacht wurde, könnte die Haftpflichtversicherung gemäss Art. 11 Abs. 1 LugÜ folglich auch vor diese beiden Gerichte geladen werden.
- 25 Sofern das anwendbare Recht eine unmittelbare Klage gegen die Haftpflichtversicherung vorsieht, ist darüber hinaus die Zuständigkeitsregelung von Art. 11 Abs. 2 LugÜ anwendbar. Im Bereich der Strassenverkehrsunfälle ist diesbezüglich das HSVÜ (vgl. den Auszug im Anhang) zu beachten, **das als erga omnes Übereinkommen in der Schweiz zwingend zur Anwendung gelangt** (vgl. Art. 134 IPRG und Art. 11 HSVÜ). Gemäss Art. 9 HSVÜ ist ein direktes Klagerecht gegen die Versicherung des Haftpflichtigen möglich, wenn es (i) nach dem Recht zulässig ist, das nach Art. 3–5

HSVÜ auf die Beurteilung der Ansprüche aus einem Strassenverkehrsunfall anwendbar ist, oder wenn es (ii) nach dem Recht am Ort des Unfalls oder (iii) nach dem auf den Versicherungsvertrag anwendbaren Recht zulässig ist. Art. 11 Abs. 2 LugÜ verweist des Weiteren auf die Bestimmungen der Art. 8–10 LugÜ. Daraus ergeben sich für die Beurteilung einer unmittelbaren **Klage gegen die in einem LugÜ-Staat ansässige Versicherung des Haftpflichtigen** die folgenden Zuständigkeiten:

- (i) Zunächst steht dem Geschädigten gemäss Art. 11 Abs. 2 i.V.m. Art. 9 Abs. 1 lit. a LugÜ wiederum der **natürliche Gerichtsstand im Sitzstaat der Versicherung** offen, wobei, analog zum natürlichen Gerichtsstand bei der Klage gegen den Haftpflichtigen (vgl. dazu vorn N 20), lediglich die internationale Zuständigkeit geregelt wird. Im Falle der internationalen Zuständigkeit schweizerischer Gerichte ergibt sich die örtliche Zuständigkeit aus Art. 131 IPRG. Demnach besteht ein alternatives Klagerecht am Ort der Niederlassung des Versicherers, am Handlungs- oder am Erfolgsort, wobei der Kläger die Wahl des entsprechenden Gerichtsstandes hat.
- (ii) Darüber hinaus besteht gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung (BGE 138 III 386; vgl. dazu EuGH, 13.12.2007, Rs. C-463/06, FBTO/Odenbreit; vgl. hierzu KILIAS, Rechtsprechung, 82 ff.; HOFFER, Wohnsitzgerichtsstand, 253 ff.; SCHNYDER, Art. 11 LugÜ N 13; RODRIGUEZ, Direktklage, 12 ff.; DERS., Gerichtsstände, 365 ff.; kritisch dazu: EICHENBERGER, Odenbreit; DERS., Wohnsitzgerichtsstand) gestützt auf Art. 11 Abs. 2 i.V.m. Art. 9 Abs. 1 lit. b LugÜ eine internationale und örtliche Zuständigkeit **am Wohnsitz des Geschädigten**, sofern dieser in einem anderen als dem Sitzstaat der Versicherung liegt.
- (iii) Gestützt auf Art. 11 Abs. 2 i.V.m. Art. 10 LugÜ kann die Versicherung des Haftpflichtigen zudem auch am Unfallort verklagt werden (vgl. dazu auch ARNET, Strassenverkehr, 8 m.w.H.).

In unserem Beispiel könnte der Italiener B. somit auch direkt gegen die Versicherung des A. vorgehen und dabei sowohl an deren Sitz in St. Gallen, am Unfallort in Lugano oder nach der neueren und für den Geschädigten in der Regel besonders vorteilhaften **Odenbreit-Rechtsprechung** des EuGH auch an seinem Wohnsitz in Como klagen.

d) Zwischenfazit

Das den vorliegenden Ausführungen zugrunde gelegte Beispiel verdeutlicht, dass bei internationalen Strassenverkehrsunfällen in der Regel mehrere Gerichtsstände zur Verfügung stehen, was dem Geschädigten grundsätzlich das **Forum Shopping** (so wird das Vorgehen bezeichnet, wenn eine Partei die Wahl zwischen verschiedenen Gerichtsständen hat und versucht, den Prozess bei demjenigen Gericht anhängig zu machen, bei welchem sie sich prozessrechtliche und materiellrechtliche Vorteile erhofft; vgl. SPÜHLER/RODRIGUEZ, Internationales Zivilprozessrecht, N 21. f. m.w.H.) ermöglicht. Dabei gilt es bei der Wahl des Gerichtsstandes verschiedene Argumente zu berücksichtigen wie z.B. Nähe zum Gericht, Gerichtssprache, Verfahrensrecht, Gerichtskosten, Verfahrensdauer sowie insbesondere auch das anwendbare Recht, nach welchem das Gericht den Sachverhalt anschliessend beurteilen wird (vgl. dazu die nachfolgenden Ausführungen unter N 28 ff.).

2. Administrativ-, Gerichts- und Privatgutachten

a) Administrativ- und Gerichtsgutachten

aa) Allgemeines

- 42 Die für den Sachverständigenbeweis massgeblichen Verfahrensvorschriften gelten für Administrativ- und Gerichtsgutachten, nicht aber für Privatgutachten. Ein Administrativ- bzw. Gerichtsgutachten liegt vor, wenn ein Justizorgan den Gutachtensauftrag erteilt hat. Es genügt nicht, dass es sich beim Auftraggeber um eine staatliche Stelle bzw. einen Staatsangestellten handelt. Art. 182 StPO hält in Bezug auf strafprozessuale Gutachten explizit fest, dass diese entweder von der Staatsanwaltschaft oder dem zuständigen Gericht eingeholt werden müssen. Schriftliche Auskünfte, welche die Polizei einholt, gelten nicht als Gutachten, sondern als blossе Akten, in welche während eines hängigen Verfahrens Einsicht genommen werden kann (vgl. Art. 100 ff. StPO). Ein ärztliches Gutachten, das vom Strassenverkehrsamt eingeholt worden ist, stellt demgegenüber ein Administrativgutachten dar (vgl. BGer, 18.1.2013, 1F_34/2012, E. 2.3).
- 43 Um Administrativgutachten handelt es sich auch dann, wenn Sozialversicherungsträger medizinische Abklärungen bei einer anerkannten MEDAS-Stelle oder einem privaten Arzt einholen. Die medizinischen Administrativgutachten sind von einfachen ärztlichen Stellungnahmen zu unterscheiden. Eine **klare Abgrenzung** zwischen medizinischen Gutachten und einfachen ärztlichen Stellungnahmen **besteht allerdings nicht** (vgl. BGE 122 V 157 E. 1b). Bei einfachen ärztlichen Stellungnahmen handelt es sich etwa um solche der behandelnden Ärzte oder um Berichte externer Ärzte, welche nicht auf einer persönlichen Untersuchung durch den fraglichen Arzt beruhen. Art. 49 IVV unterscheidet Berichte des regionalärztlichen Dienstes mit und ohne Untersuchung der versicherten Person; wurden keine eigenen medizinischen Befunde erhoben, handelt es sich beim Bericht des regionalärztlichen Dienstes nicht um ein Gutachten, sondern lediglich um eine amtsinterne Empfehlung zur weiteren Bearbeitung des Leistungsbegehrens aus medizinischer Sicht (statt vieler BGer, 24.7.2012, 8C_724/2011, E. 5.3.3). Die fachmedizinischen Stellungnahmen der Rehaklinik Bellikon, soweit sie von der Suva verlangt werden, sind nicht als Gutachten unabhängiger Sachverständiger zu betrachten (vgl. BGE 136 V 117 E. 3.4 und BGer, 9.5.2011, 8C_979/2010, E. 5.1).

bb) Amtliche Gutachter

- 44 Gestützt auf die verfassungsrechtlichen Kompetenzen (vgl. Art. 47 Abs. 2, Art. 122 Abs. 2, Art. 123 Abs. 2 und Art. 3 BV) sind die Kantone grundsätzlich berechtigt, die Anforderungen an gerichtliche Gutachter festzusetzen. Diese Zuständigkeit ist eingeschränkt, soweit eine entgegenstehende abschliessende bundesrechtliche Regelung besteht oder soweit die kantonale Regelung gegen Sinn und Geist des Bundesrechts verstösst oder dessen Zweck beeinträchtigt oder vereitelt (vgl. BGer. 9.8.2011, 2C_121/2011, E. 4.4.3).
- 45 Bund und Kantone können insoweit für bestimmte Gebiete, insbesondere auch in strafprozessualer Hinsicht, dauernd bestellte oder amtliche Sachverständige vorsehen (vgl. Art. 183 Abs. 2 StPO). Die sachverständige Person, die gestützt auf Art. 20 und

56 Abs. 3 StGB Gutachten erstellt, muss in aller Regel Facharzt für Psychiatrie und Psychotherapie sein; das kantonale Recht kann weitergehende Bestimmungen vorsehen (z.B. forensische Weiterbildung) (vgl. BGE 140 IV 49 E. 2).

Privatpersonen, welche als amtliche Gutachter bestimmt werden, üben eine hoheitliche Tätigkeit aus und können sich nur insoweit auf die Wirtschaftsfreiheit berufen, soweit sie neben der amtlichen Gutachtertätigkeit eine private Tätigkeit ausüben. Die Wirtschaftsfreiheit gewährt zudem keinen Anspruch darauf, zu einer hoheitlichen oder amtlichen Tätigkeit zugelassen zu werden (vgl. BGE, 9.8.2011, 2C_121/2011, E. 4.4.1). 46

Die Nichtzulassung von privatwirtschaftlich tätigen Personen als amtliche Gutachter kann unter Umständen ein faktisches Berufsverbot bewirken. Der nicht zugelassene Privatgutachter kann sich aber nur auf den Grundsatz der Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden berufen, sofern die Gutachtertätigkeit eine geradezu typische Berufstätigkeit darstellt (vgl. BGE, 9.8.2011, 2C_121/2011, E. 4.3.3). Die Erbringung forensischer Gutachten ist eine für Psychologen oder Psychotherapeuten nicht geradezu typische Berufstätigkeit (vgl. BGE 130 I 26). 47

b) Privatgutachten

aa) Allgemeines

Soweit der Gutachtensauftrag von einer Privatperson vor oder während eines hängigen Verfahrens oder ausserhalb jeglichen Verfahrens erteilt wird, liegt ein Privatgutachten vor. Privatgutachten **unterscheiden sich in mehrfacher Hinsicht** von Administrativ- und Gerichtsgutachten. Die Unterschiede bestehen in Bezug auf die Auftragserteilung (dazu hinten N 98 ff. und 138), die Kostentragung (dazu hinten N 170 ff.), die Beweiskraft (dazu hinten N 200 ff.), die prozessualen Anfechtungsmöglichkeiten (dazu hinten N 139 ff.) und die Haftung (dazu hinten N 209 ff.). 48

bb) Schiedsgutachten

Die Parteien können vorprozessual und im Rahmen von zivilprozessualen Auseinandersetzungen vereinbaren, entweder ein Schiedsgericht entscheiden zu lassen (vgl. Art. 61 und Art. 353 ff. ZPO) oder über streitige Tatsachen ein Schiedsgutachten einzuholen (vgl. Art. 189 Abs. 1 ZPO). Das Schiedsgutachten bindet das Gericht hinsichtlich der darin festgestellten Tatsachen, wenn: 49

- die Parteien über das Rechtsverhältnis frei verfügen können,
- gegen die beauftragte Person kein Ausstandsgrund vorlag und
- das Schiedsgutachten ohne Bevorzugung einer Partei erstellt wurde und nicht offensichtlich unrichtig ist (vgl. Art. 189 Abs. 3 ZPO).

Mit der Erstattung eines Schiedsgutachtens kann auch die Entscheidung von rechtlichen Vorfragen verbunden sein, soweit die dem Schiedsgutachter übertragene Aufklärung von Tatbestandselementen dies erfordert. Ein Beispiel dafür wäre die Entscheidung bei Versicherungsstreitigkeiten darüber, was unter dem Ersatzwert zu verstehen ist, ob im Rechtssinne ein Verschulden, ein ursächlicher Zusammenhang, oder eine Erwerbsunfähigkeit vorliegt etc. 50

3. Strassenverkehrsrechtliche Gutachten

a) Verkehrsmedizinische Gutachten

aa) Allgemeines

- 51 Motorfahrzeugführer müssen über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen (vgl. Art. 14 Abs. 1 SVG):
- Über Fahreignung verfügt, wer das Mindestalter erreicht hat, die erforderliche körperliche und psychische Leistungsfähigkeit zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen hat, frei von einer 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 (vgl. Art. 14 Abs. 2 SVG).
 - Über Fahrkompetenz verfügt, wer die Verkehrsregeln kennt und Fahrzeuge der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher führen kann (vgl. Art. 14 Abs. 3 SVG).
- 52 Wer einen Lernfahr-, Führerausweis oder eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport erwerben will, muss die medizinischen Mindestanforderungen nach Anhang 1 VZV erfüllen (vgl. Art. 7 Abs. 1 VZV). Vor der Einreichung eines Gesuchs um die Erteilung eines Lernfahr- bzw. Führerausweises oder einer Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport, muss der Gesuchsteller sein Sehvermögen bei einem in der Schweiz tätigen Arzt mit einem eidgenössischen oder einem anerkannten ausländischen Diplom oder bei einem in der Schweiz tätigen diplomierten Augenoptiker summarisch prüfen lassen (vgl. Art. 9 VZV).
- 53 Der Führerausweis ist zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen, insbesondere wenn die Fahreignung oder die Fahrkompetenz nicht mehr besteht (vgl. Art. 16 Abs. 1 SVG). Dieser sog. **Sicherungszug** greift tief in den Persönlichkeitsbereich des Betroffenen ein, weshalb eine sorgfältige Abklärung aller wesentlicher Gesichtspunkte vorzunehmen ist. In Zweifelsfällen ist ein verkehrs- oder gerichtsmedizinisches Gutachten anzuordnen (s. z.B. BGE 127 II 122 E. 3b sowie BGer, 25.11.2015, 1C_150/2010, E. 5.5).

bb) Fahreignungsgutachten

aaa) Notwendigkeit einer Fahreignungsbegutachtung

- 54 Bestehen Zweifel an der Fahreignung einer Person, so wird diese einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen, namentlich bei (vgl. Art. 15d Abs. 1 lit. a–e SVG):
- Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr oder mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg Alkohol oder mehr pro Liter Atemluft (vgl. BGer, 19.10.2011, 1C_327/2011, E. 2.2; BGer, 3.9.2008, 1C_16/2008, E. 5.4 f.);
 - Fahren unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder bei Mitführen von Betäubungsmitteln, die die Fahrfähigkeit stark beeinträchtigen oder ein hohes Abhängigkeitspotenzial aufweisen. Der regelmässige Konsum von Drogen, der seiner Häufigkeit und Menge nach geeignet ist, die Fahreignung zu beeinträchtigen, ist der Drogenabhängigkeit gleichzustellen (vgl. BGE 127 II 122 E. 3c). Der die momen-

tane Fahrfähigkeit beeinträchtigende Cannabiskonsum kann unter Umständen Anlass bieten, die generelle Fahreignung des Betroffenen durch ein Fachgutachten abklären zu lassen (vgl. BGE 127 II 122 E. 4b). Ein die momentane Fahrfähigkeit beeinträchtigender kombinierter Konsum von Alkohol und verschiedenen Betäubungsmitteln kann ebenfalls Anlass bieten, die Fahreignung des Betroffenen durch ein Fachgutachten abklären zu lassen (vgl. BGE 128 II 335 E. 4c);

- Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen;
- Meldung einer kantonalen IV-Stelle (zweifelt die IV-Stelle, dass die versicherte Person über die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit verfügt, die zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen notwendig ist, so kann sie die versicherte Person der zuständigen kantonalen Behörde melden [vgl. Art. 66c Abs. 1 IVG]);
- Meldung eines Arztes, dass eine Person wegen einer körperlichen oder psychischen Krankheit, wegen eines Gebrechens oder wegen einer Sucht Motorfahrzeuge nicht sicher führen kann.

Das Ausmass der notwendigen behördlichen Nachforschungen, namentlich die Frage, ob ein medizinisches Gutachten eingeholt werden soll, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles und liegt im pflichtgemässen Ermessen der Entzugsbehörde (statt vieler BGE 129 II 82 E. 2.2).

bbb) Verkehrspsychologische Gutachten

Die Vorschriften der VZV betreffend verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Untersuchungen wurden mit Wirkung ab 1. Juli 2016 totalrevidiert (s. Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [Verkehrszulassungsverordnung, VZV] vom 1. Juli 2015, AS 2015 2599). Medizinische und verkehrspsychologische Gutachten nach bisherigem Recht sind in allen Kantonen bis zum 31. Dezember 2018 anzuerkennen, wenn sie von einer von der kantonalen Behörde bezeichneten Untersuchungsstelle verfasst und nicht älter als ein Jahr sind (vgl. Art. 151j Abs. 4 VZV). Verkehrspsychologische Gutachten im Zusammenhang mit einer zweifelhaften Fahreignung sind insbesondere in folgenden Fällen einzuholen:

- Bestehen Zweifel an der Fahreignung einer Person aus verkehrspsychologischen Gründen, namentlich im Zusammenhang mit Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen, hat die Administrativbehörde eine Fahreignungsuntersuchung durch einen Verkehrspsychologen anzuordnen (vgl. Art. 28a Abs. 1 lit. b VZV).
- Ein neuer Lernfahrausweis kann frühestens ein Jahr nach Begehung der Widerhandlung und nur auf Grund eines verkehrspsychologischen Gutachtens erteilt werden, das die Eignung bejaht. Diese Frist wird um ein Jahr verlängert, wenn die betroffene Person während dieser Zeit ein Motorrad oder einen Motorwagen geführt hat (vgl. Art. 15a Abs. 5 SVG).
- Der für immer entzogene Führerausweis kann nur unter den Bedingungen von Art. 23 Abs. 3 SVG wiedererteilt werden. Erfolgte der Entzug gestützt auf Art. 16d Abs. 3 lit. b SVG, so kann der Ausweis frühestens nach zehn Jahren und nur aufgrund einer positiven verkehrspsychologischen Beurteilung wieder erteilt werden (vgl. Art. 17 Abs. 4 SVG).

- Ein verkehrspsychologisches Gutachten ist zwingend erforderlich für die Zulassung als Verkehrsexperten für amtliche Führer- und Fahrzeugprüfungen (vgl. Art. 65 Abs. 2 lit. e VZV).

- 57 Psychologen, die verkehrspsychologische Untersuchungen durchführen wollen, müssen über eine kantonale Anerkennung verfügen. Die Anerkennung erfolgt, wenn der fragliche Psychologe über den Titel «**Fachpsychologe/Fachpsychologin für Verkehrspsychologie FSP**» mit Schwerpunkt Diagnostik oder einen von der VfV als gleichwertig anerkannten Titel besitzt (vgl. Art. 5c VZV).
- 58 Die Anerkennung wird von der Behörde des Kantons erteilt, in dem der Psychologe vorwiegend tätig ist (vgl. Art. 5d Abs. 1 VZV), und gilt schweizweit für fünf Jahre (vgl. Art. 5e VZV). Die Anerkennung eines Verkehrspsychologen wird um fünf Jahre verlängert, wenn er nachweist, dass er die im Weiterbildungscurriculum zur Erlangung des Titels «Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie FSP» vorgeschriebene Fortbildung oder eine von der VfV als gleichwertig anerkannte Fortbildung besucht hat (vgl. Art. 5f Abs. 3 VZV).

ccc) Verkehrsmedizinische Gutachten

- 59 Verkehrsmedizinische Gutachten sind insbesondere einzuholen, wenn die Fahreignung aus medizinischen Gründen zweifelhaft ist (vgl. Art. 28a Abs. 1 VZV) oder in Zusammenhang mit einer periodischen Kontrolluntersuchung. Die Pflicht, sich einer verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung zu unterziehen, besteht für:
- die Fahrzeugführer bis zum 50. Altersjahr alle fünf Jahre, danach alle drei Jahre, welche Inhaber eines Führerausweises der Kategorien C und D sowie der Unterkategorien C1 und D1, oder einer Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport sind;
 - über 70-jährige Ausweisinhaber alle zwei Jahre;
 - Ausweisinhaber während oder nach schweren körperlichen Beeinträchtigungen durch Unfallverletzungen oder Krankheiten (vgl. Art. 27 Abs. 1 VZV).
- 60 Verkehrsmedizinische Untersuchungen dürfen nur unter der Verantwortung von anerkannten Ärzten durchgeführt werden (vgl. Art. 5a Abs. 1 VZV). Die kantonale Behörde anerkennt Ärzte für Untersuchungen in den nachfolgenden Stufen (vgl. Art. 5a^{bis} VZV):
- Stufe 1: verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchungen von über 70-jährigen Inhabern eines Führerausweises;
 - Stufe 2:
 - erstmalige Untersuchung von Bewerbern um einen Lernfahr- oder Führerausweis der Kategorien C oder D oder der Unterkategorien C1 oder D1 oder einer Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport,
 - verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchungen von Inhabern eines Führerausweises der Kategorien C oder D oder der Unterkategorien C1 oder D1 oder einer Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport,
 - Untersuchungen von Verkehrsexperten;
 - Stufe 3:
 - Zweituntersuchungen von Personen, wenn das Ergebnis der Erstuntersuchung keinen eindeutigen Schluss über deren Fahreignung zulässt,

e) Grundlagen der Physik

aa) Einleitung

Die Physik ist ein immens weites Feld, dessen vollständiger Überblick den Rahmen dieser Publikation bei weitem sprengen würde. Vorliegend behandeln wir nur die für die Unfallanalytik wichtigsten Begrifflichkeiten aus der klassischen Mechanik, wie Kinematik, Kinetik und Energiebetrachtungen. 62

bb) Kinematische Berechnungen

Die kinematischen Formeln sind für die ganzen **Weg-Zeit-Betrachtungen** notwendig. Viele Fragen der Unfallanalyse lassen sich auf kinematische Berechnungen von Weg, Zeit, Geschwindigkeit und Beschleunigung reduzieren. Für die Berechnungen sind bei Brems- und Beschleunigungsphasen aus oder zum Stillstand bzw. aus oder zu einer Restgeschwindigkeit unterschiedliche Formeln anzuwenden. Abb. 7 listet alle Formeln der kinematischen Bewegungen auf und beschränkt sich dabei auf die Translation (keine drehenden Bewegungen) auf. 63

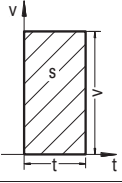
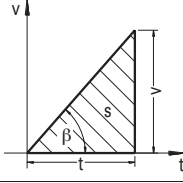
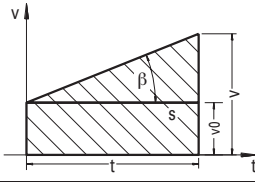
Gesucht	gleichförmig $a = 0$ $v = \text{konstant}$	gleichmässig beschleunigt ($a > 0$), verzögert ($a < 0$) $a = \text{konstant}$	
		$v_0 = 0$	$v_0 > 0$
			
$s =$	vt	$\frac{vt}{2} = \frac{at^2}{2} = \frac{v^2}{2a}$	$\frac{t}{2}(v_0 + v) = v_0 \cdot t + \frac{a \cdot t^2}{2}$
$v =$	$\frac{s}{t}$	$\sqrt{2as} = \frac{2s}{t} = at$	$v_0 + at = \sqrt{v_0^2 + 2as}$
$v_0 =$	konstant	0	$v - at = \sqrt{v^2 - 2as}$
$a =$	0	$\frac{v}{t} = \frac{2s}{t^2} = \frac{v^2}{2s}$	$\frac{v - v_0}{t} = \frac{v^2 - v_0^2}{2s}$
$t =$	$\frac{s}{v}$	$\sqrt{\frac{2s}{a}} = \frac{2s}{t} = at$	$\frac{v - v_0}{a} = \frac{2s}{v_0 + v}$

Abb. 7: Kinematische Formeln Translation

Die Formelzeichen stehen für folgende Grössen: 64
 s = Weg in m; t = Zeit in s, v und v_0 = Geschwindigkeit, Anfangsgeschwindigkeit in m/s
 a = Beschleunigung, Verzögerung in m/s²

- 65 Die Grafiken in der zweiten Zeile stellen Geschwindigkeit-Zeit-Kurven dar. Die physikalischen Grössen sind stets in den angegebenen Einheiten einzusetzen und danach umzurechnen. Für die Umrechnung von m/s in km/h gilt: $1 \text{ m/s} = 3,6 \text{ km/h}$.
- 66 Die linke Spalte steht für alle gleichförmigen, nicht beschleunigten Bewegungen mit konstanter Geschwindigkeit. Die mittlere Spalte zeigt alle Formeln für gleichmässig beschleunigte Bewegungen aus dem Stand. Die rechte Spalte listet alle Formeln für gleichmässig beschleunigte Bewegungen aus einer Anfangs- oder zu einer Endgeschwindigkeit $> 0 \text{ km/h}$ auf.

cc) *Zusammenhang Geschwindigkeit – Weg*

- 67 Der Zusammenhang Geschwindigkeit – Weg lässt sich am einfachen Beispiel eines Anhaltevorgangs darstellen. Zwei Fahrzeuge (rot und blau) fahren beide mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h , als ein Fussgänger die Strasse überquert. Der Lenker des blauen Fahrzeugs reagiert mit einer Reaktionszeit von 1 s , der Lenker des roten Fahrzeugs ist abgelenkt und reagiert erst nach $1,4 \text{ s}$, was einem Reaktionsverzug von $0,4 \text{ s}$ entspricht. Beide Fahrzeuge haben eine Schwellzeit von $0,2 \text{ s}$ und eine Vollbremsverzögerung von 8 m/s^2 . Nach Abb. 8 steht das blaue Fahrzeug nach $27,6 \text{ m}$ still. Das rote Fahrzeug benötigt aufgrund des Reaktionsverzugs des Lenkers 5 m mehr, steht also erst nach $32,6 \text{ m}$ still. Beeindruckend ist die Restgeschwindigkeit des roten Fahrzeugs von 32 km/h am Ort, wo das blaue Fahrzeug bereits stillsteht.

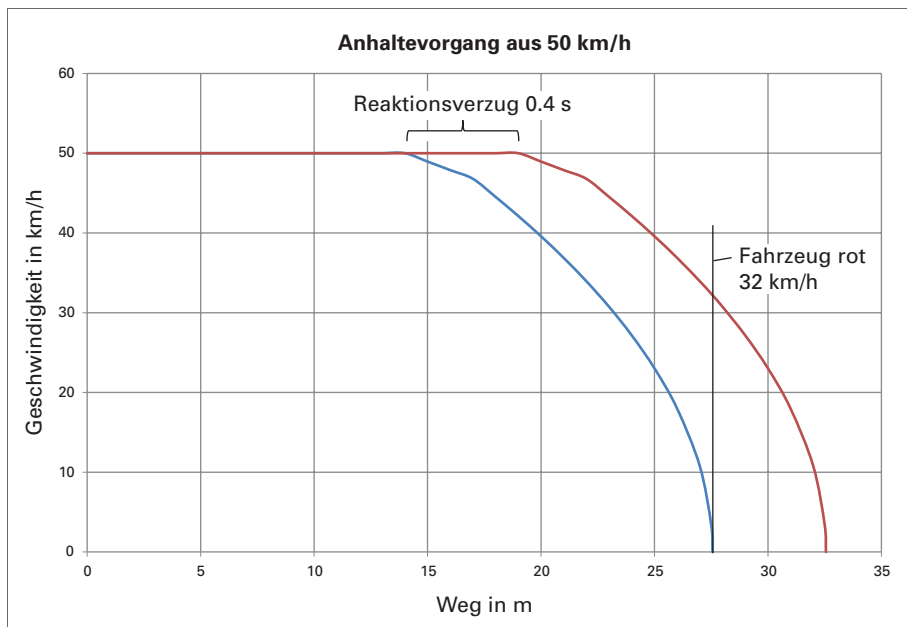


Abb. 8: Anhaltevorgang zweier Fahrzeuge aus 50 km/h (Bild: DTC)

dd) Zusammenhang Energie – Geschwindigkeit

Einer der wichtigsten Grundsätze der Unfallanalyse bzw. der Kollisionsmechanik besteht im Zusammenhang zwischen Energie und Geschwindigkeit. Die kinetische Energie E_{kin} eines Körpers mit der Masse m steigt mit seiner Geschwindigkeit im Quadrat nach der Formel: 68

$$E_{\text{kin}} = \frac{1}{2} \times m_{\text{Fahrzeug}} \times v^2$$

Verdoppelt man die Geschwindigkeit, ist die Energie vervierfacht. Die Abb. 9 veranschaulicht dies anhand eines bildlichen Vergleichs. Die kinetische Energie wird in Fallhöhe umgerechnet. Die Energie mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h entspricht einer Fallhöhe von knapp 10 m oder dem freien Fall aus dem 4. Stock. Verdoppelt man die Geschwindigkeit auf 100 km/h, beträgt die Fallhöhe über 39 m und ist mit einem Sturz aus dem 13. Stock vergleichbar. Der Luftwiderstand bleibt in Abb. 9 unberücksichtigt. 69

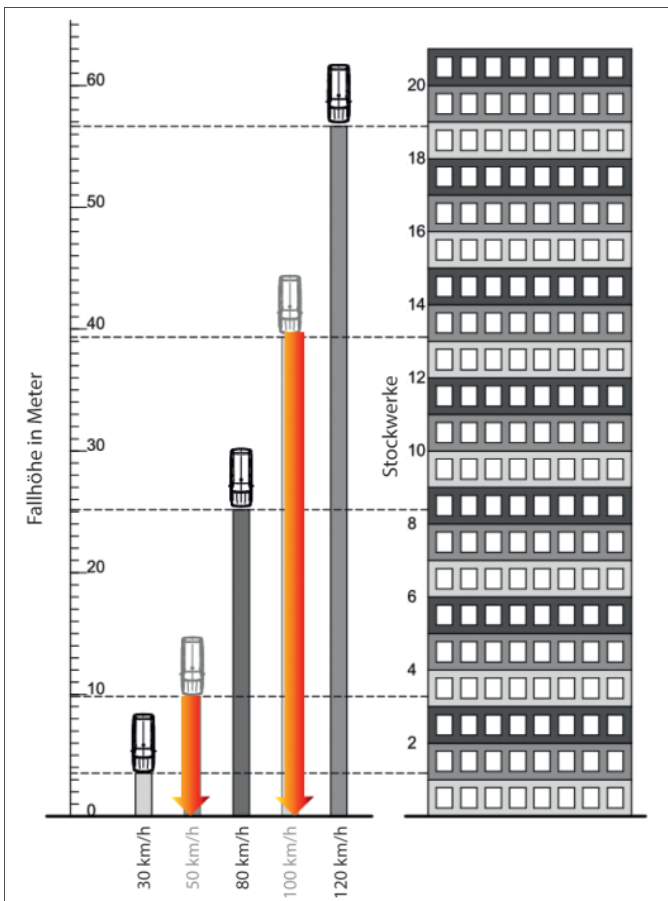


Abb. 9: Zusammenhang Energie – Geschwindigkeit (Bild: DTC)

d) Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen

- 11 Abschnittsgeschwindigkeitsmessungen (auch Section Control genannt) dienen zur Ermittlung der Durchschnittsgeschwindigkeit über einen Streckenabschnitt; die Messungen werden mit stationären Messsystemen vorgenommen, die autonom betrieben werden. Diese Geschwindigkeitsmessart (Abb. 7) ermittelt nicht wie die üblichen stationären Messarten den Geschwindigkeitswert eines Fahrzeuges über eine sehr kurze (einige Meter) Wegstrecke, sondern über eine grössere (einige 100 m oder km) Distanz als durchschnittliche Geschwindigkeit.

Abschnittsweise Geschwindigkeitskontrolle (Section Control)

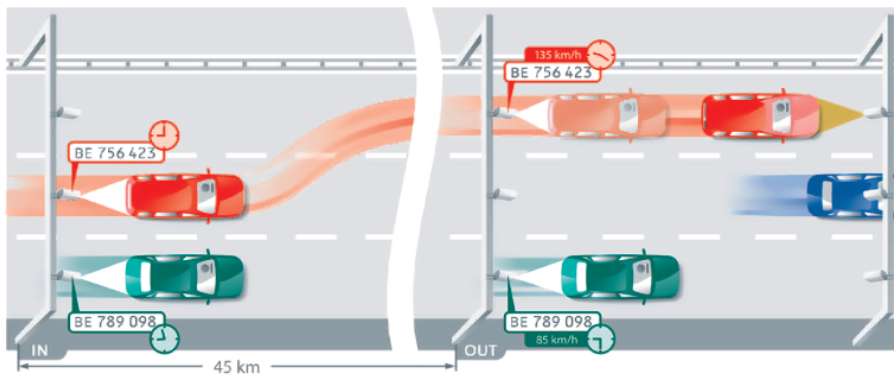


Abb. 7: Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle

- 12 Dieses Messverfahren ist in anderen Ländern schon seit Jahren in Anwendung – zum Teil in einfacher Version angewendet bei Mautstellen. Die Variante Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle für die Schweiz hat das ASTRA erstmalig im Tunnel Arisdorf (ca. 1,7 km) eingesetzt. Der Grund für diese späte Einführung in der Schweiz liegt darin, dass in der Schweiz grundsätzlich der Bedarf nach einer Lenker-Erkennung besteht. Diese Forderung nach einer Frontaufnahme stellt hohe Anforderungen an das Rechnersystem der Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle, da unmittelbar nach der Durchfahrt beim Ausgangsportal der Messstelle bei verkehrswidrig fahrenden Fahrzeugen eine sichtbare Frontaufnahme (meistens mit Blitzlichtaufhellung) erstellt werden muss. Die vorgängigen Aufnahmen (Eingangs- und Ausgangsportal) sind Infrarotbilder ohne Blitzlicht und werden bei korrekt fahrenden Fahrzeugen unmittelbar nach der Passage des Ausgangsportals gelöscht. Dem Datenschutz wird hier eine hohe Priorität eingeräumt, da am Eingangsportal alle Fahrzeuge bildlich (Bildaten werden verschlüsselt) erfasst werden und diese Daten bis zum Ende der Überwachungsstrecke vorhanden sind. Bei der Durchfahrt an den Überwachungsportalen werden alle Fahrzeuge detektiert, das Kontrollschild gelesen und der Erfassungszeitpunkt mit einem auf die Tausendstelsekunde genauen Zeitstempel versehen. Der Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle-Rechner vergleicht fortlaufend diese Registrierungen und veranlasst

bei Übereinstimmung gemäss vorgegebenen Parametern die entsprechenden Bildaufnahmen und Dateneinblendungen.

Zugelassen ist für die Anwendung in der Schweiz auch eine semistationäre Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle. Ihr Einsatzbereich kann durch die Polizei beliebig frei gewählt werden. Sind die semistationären Portale einmal positioniert, ermitteln diese selbstständig anhand der Satellitenposition den Standort, korrelieren die Uhrzeit und das Messsystem und bestimmen die Wegstrecke als Luftlinie vom Eingangs- zum Ausgangsportal. Die Bilddaten werden verschlüsselt zwischen den Portalen per Funk übertragen und anschliessend bei Übertretungen in die Auswertezentrale übermittelt. 13

2. Geschwindigkeitsmesstechnologien

Für die amtliche Überwachung der Geschwindigkeit stehen der Polizei seit Jahren technisch ausgereifte, auf verschiedenen Messprinzipien basierende Messgeräte, zur Verfügung. Auch wenn die Messverfahren sehr ausgeklügelt sind, stellt sich stets die Frage der Zuverlässigkeit und Zuordnung der gemessenen Werte. Die Beherrschung der Probleme der möglichen Messfehler im Bereich der verschiedensten komplexen Verkehrssituationen ist von entscheidender Bedeutung. Ein Messergebnis von ungenügender oder zweifelhafter Genauigkeit hat nicht nur keinen Nutzwert, sondern es besteht die Gefahr, dass ein Fahrzeuglenker zu einer ungerechtfertigt hohen Busse oder sogar zur Abgabe des Führerausweises verurteilt wird. Diese Massnahme kann schwerwiegende Konsequenzen für den Betroffenen zur Folge haben. 14

a) Radargeräte

aa) CW-Radargeräte

Die klassische Form der Geschwindigkeitsmessung im Strassenverkehr, vor allem im Ausserortsbereich, ist seit jeher die Messung mit sogenannten CW-Radargeräten (continuous wave). Die Geschwindigkeitsmessung aller Radargeräte beruht auf dem Dopplereffekt. Fast jeder hat dieses Phänomen schon festgestellt. Das Martinshorn eines Ambulanzfahrzeuges klingt höher, wenn sich der Wagen nähert, als wenn er sich entfernt. Das liegt daran, dass beim Entgegenkommen des Wagens die Wellenberge der Schallwellen in kürzeren Abständen beim Beobachter ankommen, als wenn sich der Wagen entfernt. Diese Veränderung der Frequenz von Wellen jeder Art, während sich Quelle und Beobachter einander nähern oder voneinander entfernen, nennt man Dopplereffekt. 15

Von der Radarantenne wird ein relativ eng gebündelter Radarstrahl unter einem festen, vom Hersteller vorgegebenen Winkel zur Fahrbahnrichtung ausgestrahlt. Fährt ein Fahrzeug in das Strahlungsfeld der Radarantenne, so wird von diesem ein Teil der Strahlung reflektiert und von der Radarantenne wieder empfangen. Durch die Reflexion des Radarstrahles an dem sich bewegenden Fahrzeug tritt aufgrund des Dopplereffektes eine Frequenzänderung der Strahlung ein, deren Grösse der Geschwindigkeit des Fahrzeuges proportional ist. Der Frequenzunterschied zwischen der ausgesandten und reflektierten Strahlung kann daher als Mass für die Geschwindigkeit des Fahrzeuges herangezogen werden. CW-Radargeräte können die Fahrtrichtung des gemessenen 16

Fahrzeuges wohl feststellen, aber nicht spurmässig zuordnen. Sie können die Entfernung zum gemessenen Objekt nicht ermitteln. Eine weitere Schwäche dieser CW-Radargeräte ist die Empfindlichkeit bezüglich Reflexionsfehlmessungen. Das Radargerät wertet den Dopplereffekt korrekt aus, weiss aber nicht, ob die Reflexion vom Fahrzeug direkt oder über einen Umweg wieder zur Radarantenne gelangt ist. Anhand der Bilddokumentation kann dann dieser mögliche ungewollte Sachverhalt geklärt werden. Radarantennen sind dafür sehr immun gegen Witterungseinflüsse. Klimaunterschiede haben quasi keinen Einfluss auf die Messgenauigkeit und die Zuverlässigkeit. Dies ist auch einer der Hauptgründe wieso solche Messmittel trotz des messtechnologischen Nachteils immer noch im Einsatz sind. Reflexionsfehlmessungen sind wohl unerwünscht, aber weisen definierte Eigenschaften auf und können mit Fachkenntnis anhand der Bilddokumentation eindeutig erkannt werden.

- 17 CW-Radargeräte (ausser Radarpistolen) werden unter einem vom Hersteller definierten Messwinkel zur Fahrbahnrichtung eingesetzt. Dieser Messwinkel bewirkt, dass alle Fahrzeuge um den Cosinuswert dieses Winkels mit einem niedrigeren Geschwindigkeitswert gemessen werden als die tatsächliche Geschwindigkeit des gemessenen Fahrzeuges. Dieser zu niedrig gemessene Geschwindigkeitswert wird jedoch anschliessend in der Rechneinheit des Radargerätes wieder kompensiert. Die vom Hersteller vorgeschriebene Ausrichtung der Radarantenne ist deshalb zwingender Bestandteil einer CW-Radargeschwindigkeitsmessung.

bb) FMCW-Radargeräte

- 18 Die neueste Generation der Radargeräte (FMCW-Radargeräte auch als 3D Radargeräte bezeichnet) ist in der Lage zusätzlich zur Geschwindigkeit auch die Distanz (Entfernung zum Fahrzeug) und den Winkel zwischen Antennenachse und Fahrzeugbewegung fortlaufend zu messen. Solche Radargeräte können mehrere Fahrzeugbewegungen gleichzeitig überwachen. FMCW-Radarsensoren ändern (modulieren) die ausgestrahlte Radarfrequenz. Durch die Auswertung dieser zusätzlichen Radarfrequenzänderung ist eine Laufzeitmessung möglich. Die Laufzeit des reflektierten Radarsignals ist ein Mass für die Entfernung zum messenden Fahrzeug. Je nach Hersteller weisen solche FMCW-Radargeräte verschiedene Modulationsmuster bezüglich der Frequenzänderung der Radarfrequenz auf. Je nach Modulationsart ergeben sich unterschiedliche Eigenschaften in Bezug zur Distanzgrösse, Distanzauflösung und Mehrzielfähigkeit. FMCW-Radargeräte können somit im Gegensatz zu den CW-Radargeräten den ermittelten Geschwindigkeitswert korrekt dem jeweilig gemessenen Fahrzeug zuordnen. Der Geschwindigkeits-, Wegstrecken- und Messwinkelverlauf wird fortlaufend von allen im Erfassungsbereich des Radarsensors sich befindlichen Fahrzeugen registriert. Die Bilddokumentation mit der Geschwindigkeitswerteinblendung erfolgt bei einem vom Verwender festgelegten Distanzpunkt auf der Strasse.
- 19 Der Einsatz dieser neuen Radartechnologie bedingt entsprechende Kenntnis bei der Inbetriebnahme. Je nach technischer Ausführungsart muss der FMCW-Radarsensor auf den jeweiligen Strassenverlauf abgestimmt werden. Die Hersteller stellen entsprechende Hilfsmittel zur Verfügung.

b) Lasergeräte*aa) Punktuelle, manuelle Geschwindigkeitsmessung*

Darunter versteht man Geschwindigkeitsmessungen mit einem Lasergerät, bei dem eine Messperson die Messung ab Hand oder ab Stativ durchführt. Die Dauer des Einsatzes ist variabel, punktuell und hängt, wie bei stationären beaufsichtigten Radarmessungen, vom Dispositiv der Verkehrsüberwachung ab. Dieses Messverfahren eignet sich vor allem für Geschwindigkeitsmessungen von Motorrädern, aber auch anderen Fahrzeugen auf grössere Entfernungen. Die Messung dauert in der Regel weniger als eine Sekunde. Somit treten allfällige Warngeräte zu spät in Aktion. Der Messeinsatz kann kombiniert sein mit einem Anhalteposten um die betroffenen Lenker unmittelbar auf ihr fehlbares Verhalten aufmerksam zu machen.

Punktuelle manuelle Geschwindigkeitsmessung mit Laser

Abb. 8: Punktuelle, manuelle Geschwindigkeitsmessung

IV. Der diagnostische Prozess der verkehrspsychologischen Begutachtung

1. Aktenstudium

- 87** Im Vorfeld der eigentlichen verkehrspsychologischen Untersuchung sind die Administrativakten (in der Regel handelt es sich dabei um die Verfügungen der Administrativbehörde, Polizeirapporte, Vorgutachten und allenfalls Strafurteile) vom Gutachter sorgfältig aufzuarbeiten. Diese Aufarbeitung der Deliktvorgeschichte ist zwingend notwendig, um den Exploranden in der verkehrspsychologischen Untersuchung mit den Vorfällen konfrontieren zu können. Allfällige Abweichungen seiner Aussagen zur aktenkundigen Vorgeschichte (insbesondere damalige Aussagen in Polizeirapporten) sind sorgfältig zu prüfen. Abweichungen sind aber durchaus möglich und nicht grundsätzlich negativ zu bewerten, da Personen bei der polizeilichen Erstbefragung erfahrungsgemäss eher zu Schutzbehauptungen neigen, wie beispielsweise anzugeben, «dass ein Fuchs über die Strasse rannte», anstatt eine überhöhte Geschwindigkeit zuzugeben, oder bei 1,5 Promille von «höchstens 3 kleinen Bieren» zu sprechen anstatt von «mehr als fünf Bieren». Es soll den Exploranden auch die Möglichkeit geboten werden, derartige Aussagen zu korrigieren.
- 88** Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, dass durch das vorgängige Studium der Administrativakten die zwingend notwendige Unvoreingenommenheit des Gutachters beeinträchtigt werden könnte. Dem kann entgegengehalten werden, dass ohne Aktenstudium häufig nicht alle Delikte zur Sprache kommen, da vor allem länger zurückliegende Vorfälle von den Exploranden häufig nur «gestützt» erinnert werden. Nur durch die direkte Konfrontation kann dem Exploranden die Möglichkeit geboten werden, zu allen Vorwürfen Stellung zu nehmen. Zudem verhindert ein sorgfältiges Aktenstudium auch, dass der unvorbereitete Gutachter durch eine Konfrontation mit Inhalten, die bei ihm selbst vorurteilsbelastet sein können, überrascht wird und nicht in der Lage ist, adäquat darauf zu reagieren.
- 89** Wie bereits erwähnt, sollte diese vermeintliche «Voreingenommenheit» des Gutachters nicht zum Tragen kommen, da in der verkehrspsychologischen Begutachtung ja nicht die «Schuld» des Exploranden beurteilt wird, sondern seine Rückfallgefährdung, d.h. sein Entwicklungsprozess seit dem letzten Vorfall bzw. die Adäquatheit seiner Deliktverarbeitung.

2. Verhaltensbeobachtung

- 90** Auffälligkeiten auf der Verhaltensebene stellen insofern eine wichtige Informationsquelle dar, als sich Exploranden in einer verkehrspsychologischen Untersuchung in der Regel unauffällig verhalten, d.h. pünktlich erscheinen, sich kooperativ verhalten und sich gut durch die Untersuchung führen lassen. Auf die Bedeutung von Verhaltensauffälligkeiten und den Umgang damit wird in Kap. VI (N 158 ff.) näher eingegangen.

3. Das Explorationsgespräch

Das Explorationsgespräch stellt das Kernstück der verkehrspsychologischen Begutachtung dar. Formal handelt es sich bei der Exploration um eine wissenschaftliche Methode der Erkenntnisgewinnung. Im Rahmen der Exploration müssen die Grundsätze der Gesprächsführung und der Kommunikationspsychologie in diesem besonderen Setting (Abhängigkeit des Begutachteten vom Gutachter) berücksichtigt werden. Der Gesprächsstil ist einerseits lenkend zu gestalten, sollte aber zwingend von Wertschätzung geprägt sein. Es handelt sich dabei nicht um ein Verhör. Provokationen und Anschuldigungen sind zu vermeiden. Die Konfrontation mit allfälligen Widersprüchen hat sachlich zu erfolgen. Die Gesprächsführung und die Fragen sollten dem Klienten transparent erscheinen.

Im Rahmen der Exploration muss auch die **Glaubhaftigkeit der Aussagen** des Exploranden geprüft werden bzw. beurteilt werden, ob Aussagen das tatsächliche Erleben des Exploranden widerspiegeln oder ob bewusste Verfälschungs- oder Verleugnungstendenzen vorliegen (BIERI, 2017). Von einer bewussten Verfälschungstendenz wird ausgegangen, wenn ein Sachverhalt bewusst anders dargestellt wird, als er erlebt wurde, dies meist mit dem Ziel, die eigenen Anteile bzw. die eigene Schuld herabzumindern. Unbewusste Verfälschungstendenzen sprechen mehr für ein fehlendes oder inadäquates Problembewusstsein in Bezug auf die Vorgeschichte. Der Verdacht auf Vorliegen von Verleugnungstendenzen entsteht dann, wenn ein Explorand nur sehr knapp Auskunft gibt, in der Regel aufgrund der Intention, «ja nichts Falsches zu sagen», oder wenn Sachverhalte abgestritten oder massiv beschönigend dargestellt werden.

Für die Beurteilung der Glaubhaftigkeit von Aussagen ist wesentlich, inwiefern die Aussagen widerspruchsfrei sind, d.h. widerspruchsfrei in Bezug auf Sachgesetze, auf Anknüpfungstatsachen aus den Akten, widerspruchsfrei in sich selbst, nicht im Widerspruch zu allfälligen Aussagen von anderen Personen und natürlich auch nicht im Widerspruch zur eigenen Persönlichkeit. Die Glaubhaftigkeit der Aussage eines Exploranden ist beispielsweise dann beeinträchtigt, wenn er sich als emotional sehr stabile Person darstellt, die niemals die Kontrolle über ihr Verhalten verliert, obwohl aktenkundig ist, dass er Personen tätlich angegriffen hat. Wesentlich ist, dass Exploranden im Rahmen des Explorationsgesprächs auf derartige Widersprüche aufmerksam gemacht werden, so dass sie Gelegenheit haben, dazu Stellung zu beziehen. Ferner ist es für die Beurteilung der Glaubhaftigkeit massgebend, wie detailliert und persönlich die Aussagen eines Exploranden sind. Nonverbale Gesprächsanteile spielen höchstens insofern eine Rolle, als sich Exploranden in ihren nonverbalen Gesprächsanteilen bei kritischen Inhalten anders verhalten können als bei nicht belastenden Inhalten (NAWRATIL, 1997).

Inhaltlich erhalten die Exploranden im Rahmen des Explorationsgesprächs die Gelegenheit, sich zu ihrer Vorgeschichte zu äussern, also zu den Delikten, zu den Rahmenbedingungen und zu den Gründen für die Delikte sowie zu sonstigen Vorkommnissen, die zur Untersuchung geführt haben.

95 Ziel dieser Erhebung ist Folgendes:

- Grad der Verantwortungsübernahme für das Delikt/die Delikte (Bagatellisierungs- und Externalisierungstendenzen).
- Ausmass der Einsicht in die Notwendigkeit einer Verhaltens- und Einstellungsänderung.
- Kenntnisse bezüglich der personengebundenen Ursachen des Fehlverhaltens.
- Vorhandensein von Kompensationsstrategien zur Vermeidung zukünftigen Fehlverhaltens. Dies betrifft eingeleitete Verhaltens- und Einstellungsänderungen und bereits unternommene Schritte zur Stabilisierung der Verhaltensänderung (z.B. mittels Beratungen, Therapien). In diesem Zusammenhang soll erfasst werden, inwiefern allfällige Änderungen bereits motivational gefestigt sind, d.h. inwiefern vom Exploranden die Änderung auch als positiv empfunden wird.

a) Formales Vorgehen

- 96** Für das Explorationsgespräch sollte eine entspannte Gesprächssituation geschaffen werden. Idealerweise sitzen Explorand und Gutachter an einem Tisch auf gleicher Höhe über die Ecke und nicht direkt einander gegenüber. Für die Schaffung einer entspannten Gesprächssituation ist es sinnvoll, dem Exploranden ein Getränk anzubieten.
- 97** Es hat sich in einigen Untersuchungsstellen bewährt, das Gespräch als qualitätssichernde Massnahme mittels Audioaufnahme festzuhalten, wobei der Explorand zwingend darüber informiert werden muss, dass dies der Fall ist. Die Audioaufnahme kann gut damit begründet werden, dass durch diese Aufnahme sowohl der Explorand als auch der Gutachter geschützt sind.
- 98** Viele Gutachter protokollieren das Gespräch fortlaufend auf dem Computer. Diese Vorgehensweise ist insofern als günstig zu bewerten, als die Exploranden mehr Zeit zum Überlegen haben, wenn mitgeschrieben wird, als wenn nur stichwortartige Notizen gemacht werden. «Kritische» bzw. prognostisch sehr ungünstige Aussagen, können dem Exploranden noch einmal «vorgelegt» werden. Zudem besteht die Möglichkeit, dem Exploranden mitzuteilen, wie seine Aussage im Gutachten wiedergegeben wird.
- 99** Aus Erfahrungsberichten von Klienten ist ableitbar, dass bei einem Explorationsgespräch nur ein Gutachter die Führung haben sollte. Wird ein Explorand von zwei oder mehreren Gutachtern mit Fragen «bombardiert», wird das als sehr belastend erlebt. Nachfragen respektive weitergehende Fragen durch einen anwesenden Supervisor sind davon ausgenommen.
- 100** Explorationsgespräche mit fremdsprachigen Exploranden sollten mit einem neutralen Dolmetscher durchgeführt werden. Nur so ist es diesen Exploranden möglich, auch komplexere Fragen zu ihren Motiven zu beantworten. Vom Beizug von Verwandten und Freunden als Dolmetscher ist abzusehen, da nicht gewährleistet werden kann, dass diese Personen wirklich das übersetzen, was der Explorand sagt. Zudem ist es auch aus emotionalen Gründen (z.B. Scham) sinnvoll, eine neutrale Person beizuziehen.

b) Schriftliche Dokumentation

Das Explorationsgespräch wird im Gutachten meistens nicht im exakten Wortlaut, sondern sinngemäss wiedergeben. Das Protokoll enthält somit die sinngemässen Aussagen des Exploranden und auch die Fragen des Gutachters. Das Protokoll des Explorationsgesprächs enthält keine Interpretationen. Sehr persönliche bzw. für den Entscheid irrelevante Gesprächsinhalte sollten aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes im Explorationsprotokoll nicht wiedergegeben werden. 101

c) Rückmeldung

Für die Akzeptanz des Gutachtens durch den Exploranden hat es sich erfahrungsgemäss als günstig erwiesen, wenn nach Beendigung der eigentlichen Untersuchungsphase eine Rückmeldung gegeben wird. Diese Rückmeldung muss nicht zwingend eine definitive Aussage zur letztendlichen Beurteilung der Fahreignung enthalten. Vielmehr sollte der Explorand sowohl über kritische wie auch günstige Befunde aufgeklärt werden, so dass er sich «geistig» auf die zu erwartende Beurteilung seiner Fahreignung vorbereiten kann. 102

4. Testung mittels standardisierter Verfahren

Als ergänzendes Instrument für die Informationsgewinnung werden in der verkehrspsychologischen Untersuchung neben **Aktenstudium**, **Verhaltensbeobachtung** und **Explorationsgespräch** auch **standardisierten Testverfahren** eingesetzt. Standardisierte Tests sind Messmethoden, die nach wissenschaftlichen Kriterien konstruiert wurden und nach einem vorgegebenen Schema durchgeführt, ausgewertet und interpretiert werden. Die erhobenen Befunde werden immer in Relation zu einer Bezugsgruppe (Norm- oder Referenzstichprobe) gesetzt und hinsichtlich ihrer Ausprägung statistisch bewertet. Standardisierte Tests müssen wissenschaftlichen Gütekriterien genügen, das heisst, sie müssen möglichst objektiv sein, müssen bei Wiederholung des Tests zu möglichst gleichen Resultaten führen und sollten das Kriterium, das sie zu messen vorgeben, möglichst genau erfassen. Auf diese Testgütekriterien wird weiter unten im Detail eingegangen. Der Vollständigkeit halber sind in Abgrenzung zu den standardisierten Verfahren projektive Verfahren zu erwähnen. Diese sind auch als «Deutungstests» bekannt. Als «berühmtestes» Beispiel für einen solchen Test ist der Rorschach-Test (oder umgangssprachlich «Klecks-Test») zu erwähnen. Solche Tests zeichnen sich dadurch aus, dass es keine eindeutigen Antworten gibt und dass es somit schwierig ist, das Antwortverhalten des Klienten in Relation zu einer Gruppe zu setzen. Bei diesen Verfahren ist keine «echte» Standardisierung möglich, was als grösster Kritikpunkt betrachtet werden muss. Die Interpretation bzw. die Deutung der Befunde ist stark vom Gutachter abhängig, folglich schneiden diese Tests bezüglich der oben erwähnten Testgütekriterien immer schlechter ab als standardisierte Testmethoden. In der verkehrspsychologischen Eignungsdiagnostik ist der Einsatz von projektiven Verfahren aus diesem Grund abzulehnen, zumal sie auch nicht zu diesem Zweck konstruiert wurden. 103

- 104 In der verkehrspsychologischen Diagnostik werden vor allem zwei Arten von standardisierten Tests eingesetzt, nämlich **verkehrsspezifische Persönlichkeits-** bzw. **Einstellungstests** und **Leistungstests**. Sie werden in der Begutachtungssituation der Fragestellung entsprechend ausgewählt.

a) Verkehrsspezifische Persönlichkeits- und Einstellungstests

- 105 In den N 58 ff. wird erklärt, dass für eine sichere Verkehrsteilnahme das Vorliegen bzw. Fehlen einer Reihe von Persönlichkeitseigenschaften und Einstellungen wesentlich ist. Persönlichkeits- und Einstellungstests wurden dazu entwickelt, um die für die entsprechende Fragestellung relevanten Persönlichkeitsmerkmale und Einstellungsmuster erheben oder zumindest abschätzen zu können. Die Entwicklung solcher Tests ist eine ziemlich aufwändige und komplexe Aufgabe. Zu unterscheiden sind in der Verkehrspsychologie zwei Arten von Persönlichkeits- bzw. Einstellungstests. Einerseits gibt es **objektive Persönlichkeitstests** und andererseits **Fragebögen**. Bei einem objektiven Persönlichkeitstest werden die Exploranden wie bei einem Leistungstest instruiert. Das zu erfassende Persönlichkeitsmerkmal wird dann über ein zu beobachtendes Verhalten eruiert. Als Beispiel für ein solches Verfahren kann der **Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr (WRBTV)** genannt werden. Dem Exploranden werden einzelne Videosequenzen verschiedener Verkehrssituationen gezeigt, bei denen das Risiko kontinuierlich ansteigt. Der Explorand soll mit Knopfdruck angeben, wann er ein bestimmtes Fahrmanöver (z.B. Einbiegen in eine Strasse, Überholmanöver) nicht mehr ausführen bzw. abbrechen würde. Mit dieser Methode kann die «tatsächliche» Ausprägung eines Persönlichkeitsmerkmals, in diesem Falle die Risikobereitschaft, erhoben werden, wobei auch in diesem Fall Verfälschungstendenzen im Sinne der sozialen Erwünschtheit möglich sind. Im Bereich der Verkehrspsychologie sind zum aktuellen Zeitpunkt nur wenige derartige objektive Persönlichkeitstests verfügbar. Anders sieht es bei der Fragebogenmethode aus. Ein Fragebogen beinhaltet zu einem zu erfragenden Konstrukt (z.B. wieder die Risikobereitschaft) mehrere geschlossen formulierte Fragen (sog. Items), die nach wissenschaftlichen Kriterien formuliert und evaluiert wurden. Dem Exploranden werden die Fragen in der Regel computerisiert vorgelegt, mit der Bitte diese möglichst spontan entweder mit «Ja/Nein» oder auf einer Rating-skala (trifft zu/trifft eher zu/trifft eher nicht zu/trifft gar nicht zu) oder auf einer visuellen Analogskala (Strich setzen auf einer Linie zwischen den Polen «trifft überhaupt nicht zu/trifft voll zu») zu beantworten. Diese Art der Datenerhebung erfasst nicht unbedingt, wie angenommen werden könnte, das tatsächliche Vorliegen eines bestimmten Merkmals, sondern stellt eine subjektive Selbstbeschreibung des Exploranden hinsichtlich des spezifischen Persönlichkeitsmerkmals oder der spezifischen Einstellung dar. Im Bereich Verkehrspsychologie liegen eine Reihe von derartigen Fragebogenverfahren vor, mithilfe derer die rückfallrelevanten Persönlichkeitseigenschaften und Einstellungsmuster abgeschätzt werden können. Diese Fragebogenverfahren finden in der Praxis hohen Anklang und weisen meist auch eine zufriedenstellende Prognosevalidität hinsichtlich des Verkehrsverhaltens auf.

III. Fahrfähigkeits-Begutachtung

1. Allgemeines

Die Begutachtung der Fahrfähigkeit beinhaltet grundsätzlich die auf einen rechtlich relevanten Zeitpunkt bezogene Summe der physischen und psychischen Gegebenheiten. Dabei sind in aller Regel zwei unterschiedliche Bereiche abzugrenzen, und zwar einerseits eine Fahrfähigkeitsbeeinflussung durch rein medizinische Aspekte, d.h. durch gesundheitliche Störungen und Krankheiten, andererseits eine Fahrfähigkeitsbeeinflussung durch körperfremde Substanzen (Alkohol, Drogen, Medikamente). 9

2. Fahrfähigkeitsbeeinflussung durch gesundheitliche Störungen und Krankheiten

Die konkrete Beurteilung einer Beeinflussung der Fahrfähigkeit erfordert grundsätzlich nicht nur ärztlich-medizinisches Fachwissen, sondern auch ein fundiertes Wissen betreffend die verkehrsmedizinisch relevante Bedeutung der verschiedenen gesundheitlichen Störungen und Krankheiten. Dies insbesondere auch bei verschiedenen, sich allenfalls gegenseitig beeinflussenden gesundheitlichen Problemen, und zwar sowohl bei akut aufgetretenen Störungen, als auch bei bereits bekannten bzw. vorbestehenden und chronischen Beschwerden bzw. Krankheiten. 10

Dabei stehen bekanntermassen meist einige verkehrsmedizinisch relevante gesundheitliche Störungen und Krankheiten zur Diskussion, von den potentiell erheblichen Auswirkungen her aber sicher in erster Linie Herz-Kreislauf-Erkrankungen (beispielsweise wenn es um eine akute Herzrhythmusstörung geht), eine Zuckerkrankheit bzw. ein Diabetes (in concreto eine bewusstseinsbeeinträchtigende Über- oder Unterzuckerung, d.h. eine Hyper- oder Hypoglykämie), oder eine neurologisch bedingte Anfalls-erkrankung, d.h. eine Epilepsie (akuter epileptischer Anfall). Ohne eine abschliessende Auflistung aller möglichen gesundheitlichen Störungen und Krankheitszustände anzuführen, sei jedenfalls darauf hingewiesen, dass es jeweils immer darum geht, eine möglichst umfassende Betrachtung und Würdigung aller relevanten Aspekte durchzuführen. 11

Ein solche Gesamtbetrachtung ist in aller Regel kaum im Rahmen einer ereignisnahen Abklärung bzw. Beurteilung möglich, zumal die betroffenen Fahrzeuglenker nicht selten bereits am Ereignisort ärztlich-notfallmedizinisch sowie – nach entsprechender Verlegung – häufig dann noch spitalärztlich versorgt, untersucht und behandelt werden. 12

Für eine solch umfassende Abklärung und Beurteilung der Fahrfähigkeit bzw. einer allenfalls bestandenen Fahrunfähigkeit braucht es somit meist ein nahezu puzzle- oder mosaikartiges Zusammenführen der einzelnen relevanten Aspekte, namentlich der polizeilichen Feststellungen sowie der ärztlich-medizinischen Befunde, wobei die medizinischen Informationen auch die allenfalls aus der Vorgeschichte bekannten Fakten beinhalten müssen, welche meist und insbesondere von hausärztlicher Seite zu beschaffen sind. 13

- 14 Aufgrund voriger Ausführungen ist aus verkehrsmedizinischer Sicht im unklaren oder heiklen Einzelfall also bedarfsweise immer zu empfehlen, eine separate **verkehrsmedizinische Fahrfähigkeitsbegutachtung** zu beantragen bzw. zu veranlassen. Eine solche kann in gewissen, einfacher gelagerten Fällen durchaus im Rahmen einer sog. Aktenbegutachtung erfolgen. In unklaren und heiklen Fällen, welche je nach Ausgang dann auch mit erheblichen straf- und administrativrechtlichen Konsequenzen einhergehen können, muss aus verkehrsmedizinischer Sicht jedoch unbedingt eine verkehrsmedizinisch-spezialärztliche Fahrfähigkeitsbegutachtung empfohlen werden. Eine solche beinhaltet sinnvollerweise insbesondere eine verkehrsmedizinisch problembezogen umfassende Befragung und Untersuchung (allenfalls inkl. Laboranalysen) der betroffenen Person, ebenso das Beschaffen und Miteinbeziehen aller relevanten medizinischen Unterlagen.
- 15 Was die Qualifikation des Gutachters für solche speziellen Fahrfähigkeitsbeurteilungen anbetrifft, so ist selbstredend sicher möglichst viel verkehrsmedizinische Erfahrung, in jedem Fall aber eine Qualifikation mit Fachtitel Verkehrsmediziner SGRM (gemäss VZV Stufe 4-Gutachter), oder ein von der SGRM als gleichwertig anerkannter Titel erforderlich. Nur so wird gewährleistet, dass auch komplexe Fälle möglichst umfassend beurteilt werden, was beispielsweise auch bei sog. **«Blackout-Unfällen»** in hohem Masse Bedeutung erlangt, das heisst bei Unfällen wegen – zumindest angegebener – «schwarz werden vor Augen» und Erinnerungsverlust. In solchen Fällen gilt es nämlich nicht selten auch ein mögliches Einschlafen am Steuer mit in die Gesamtbetrachtung einzubeziehen. Da bis heute weder eine allenfalls bestandene Übermüdung, noch ein letztlich erfolgtes Einschlafen messbar bzw. objektiv und beweiskräftig nachweisbar sind, kommt bei diesen Fragestellungen häufig auch das «Ausschlussverfahren» zur Anwendung, wobei zunächst aber jeweils alle möglichen und denkbaren Aspekte und Feststellungen mitzubetrachten sind, so beispielsweise auch das polizeilich erhobene Unfallspurenbild, woraus unter anderem auch vorhandene oder allenfalls fehlende Bremsspuren hervorgehen, jedenfalls nichtmedizinische Fakten, welche im Einzelfall auch verkehrsmedizinisch extrem bedeutungsvoll sein können.
- 16 Daher abschliessend die Quintessenz aus den vorigen Ausführungen: Bei fraglicher Fahruntfähigkeit infolge gesundheitlicher Störungen oder Krankheiten ist eine Fahrfähigkeitsbegutachtung (zumindest im Sinne einer Aktenbegutachtung) durch einen verkehrsmedizinischen Sachverständigen mit dem Fachtitel Verkehrsmediziner SGRM, oder einem von der SGRM als gleichwertig anerkannten Titel zu empfehlen.

3. Fahrfähigkeitsbeeinflussung durch körperfremde Substanzen (Alkohol, Drogen, Medikamente)

a) Allgemeines

- 17 Die Beurteilung einer Fahrfähigkeitsbeeinflussung durch körperfremde psychotrope Substanzen wie Alkohol, Drogen und Medikamente beginnt jeweils immer an der Front bzw. auf der Strasse, wenn eine fahrzeuglenkende Person polizeilich kontrolliert wird, sei dies bei einer normalen routinemässigen Kontrolle, oder auch im Zusam-

menhang mit einer Verkehrsauffälligkeit, insbesondere einem Unfallereignis. Bekanntermassen darf die Alkoholkontrolle seit Inkrafttreten der entsprechenden SVG-Revision im Jahr 2005 auch ohne entsprechenden Verdacht, d.h. anlassfrei durchgeführt werden. Kontrollen auf Drogen- oder Medikamenten-Beeinflussung dürfen hingegen nach wie vor nur auf entsprechenden Verdacht erfolgen.

Auch wenn die Beurteilung der Beeinflussung der Fahrfähigkeit durch Alkohol seit dem 1.10.2016 ausschliesslich mittels der beweissicheren Atemalkoholprobe erfolgen darf, so ist die Beurteilung der Beeinflussung der Fahrfähigkeit durch körperfremde psychotrope Substanzen nach wie vor die Domäne der forensischen Chemiker und Toxikologen, zumal diese mit der entsprechend spezialisierten und beweiskräftigen Analytik auch die Grundlagen liefern, um überhaupt eine entsprechende Fahrfähigkeitsbeurteilung vornehmen zu können. Von daher sind die forensischen Chemiker und Toxikologen auch schweizweit in die Beurteilung der Fahrfähigkeit bei fraglichem Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss involviert und erstellen dabei auch immer die entsprechenden Untersuchungsberichte zuhanden der involvierten Strafbehörden bzw. Staatsanwaltschaften. Bei vereinzelter Institutionen, in der Regel Instituten für Rechtsmedizin, werden die forensisch-toxikologischen Untersuchungsberichte zusätzlich durch Sachverständige aus der forensischen Medizin bzw. der Rechtsmedizin kommentiert, dies jedoch immer unter grundlegender Berücksichtigung der forensisch-toxikologischen Untersuchungsberichte.

So oder so ist jedoch zu berücksichtigen, dass forensisch-toxikologische Analysen betreffend die Beurteilung der Fahrfähigkeit jeweils ausschliesslich durch vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) anerkannte Prüflaboratorien durchgeführt werden dürfen. Ebenso ist die Verantwortung bezüglich Beurteilung der Analysebefunde ausschliesslich den vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) dafür anerkannten forensischen Chemikern bzw. Toxikologen, oder auch forensischen Medizinerinnen bzw. Rechtsmedizinerinnen vorbehalten. In vorerwähntem Zusammenhang existiert eine entsprechende Liste der anerkannten Prüflaboratorien und Sachverständigen, welche immer wieder aktualisiert wird und einsehbar ist unter www.astra.admin.ch, dort: Dokumentation → Gesetzgebung → Dokumente betr. Strassenverkehr → Weisungen → Liste der vom Bundesamt für Strassen anerkannten Prüflaboratorien und Sachverständigen (31.3.2018).

b) Gesetzliche Aspekte

Die Kontrolle und Überprüfung auf eine allenfalls bestehende Fahruntfähigkeit infolge Alkohol-, Drogen- und Medikamenten-Einfluss unterliegt einer strengen gesetzlichen Regelung, welche ohne hinreichend spezifische Kenntnisse nur schwer überschaubar ist, zumal sich die entsprechenden Grundlagen nicht nur im Strassenverkehrsgesetz (SVG), sondern auch in der Verkehrsregelnverordnung (VRV), in den Weisungen betreffend Feststellung der Fahruntfähigkeit im Strassenverkehr, in der Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV) sowie in der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA) finden. Dies hat sicher nicht zuletzt auch damit zu tun, dass die Beurteilung der Fahruntfähigkeit infolge Alkohol-, Drogen- und Medi-

kamenten-Einfluss unter anderem sehr viel mit hochspezialisierter Messung und Analytik zu tun hat, was allein schon von daher sehr viel Regelungsaufwand mit sich bringt.

- 21 Da die entsprechenden gesetzlichen Regelungen bekanntermassen immer wieder teils bedeutungsvollen Änderungen unterworfen sind (so beispielsweise per 1.10.2016 die Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe), macht es aus Sicht des Autors in keinsten Weise Sinn, alle gesetzlichen Grundlagen, Verordnungen, Weisungen, etc. im vorliegenden Buch aufzunehmen bzw. abzudrucken. Vielmehr wird nachfolgend auf die – nebst den strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen – häufig kaum bekannten, jedoch zusätzlich äusserst relevanten Weisungen/Verordnungen verwiesen, von welchen im Internet bedarfsweise die jeweils aktuell gültigen Fassungen eingesehen werden können.

– **Weisungen betreffend die Feststellung der Fahrunfähigkeit im Strassenverkehr** (www.astra.admin.ch), dort: Dokumentation → Gesetzgebung → Dokumente betr. Strassenverkehr → Weisungen → Weisungen vom 2. August 2016 betreffend die Feststellung der Fahrunfähigkeit im Strassenverkehr (31.3.2018).

– **Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung [SKV])** (www.admin.ch), dort: Bundesrecht → Systematische Rechtssammlung → Landesrecht → Öffentliche Werke – Energie – Verkehr → 74 Verkehr → 741.013 Verordnung vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV) (31.3.2018)

– **Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA)** (www.admin.ch), dort: Bundesrecht → Systematische Rechtssammlung → Landesrecht → Öffentliche Werke – Energie – Verkehr → 74 Verkehr → 741.013.1 Verordnung des ASTRA vom 22. Mai 2008 zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA) (31.3.2018)

c) Anmerkungen zu den Weisungen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit im Strassenverkehr sowie den Verordnungen SKV, VSKV-ASTRA

- 22 Die Weisungen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit sowie die Verordnungen SKV und VSKV-ASTRA umfassen alle Aspekte betreffend die Vorgehensweise bei der Polizeikontrolle, die neuen Bestimmungen bezüglich der seit 1.10.2016 eingeführten beweissicheren Atemalkoholprobe sowie die Abklärungen bei Verdacht auf Beeinflussung durch Drogen- bzw. Medikamente, inkl. toxikologischer Analysen und den dazugehörigen Laborvorschriften, nicht zuletzt aber auch die Vorgaben hinsichtlich Erstellung der Prüfberichte und Gutachten.
- 23 Im Weiteren sind in den angeführten Verordnungen SKV und VSKV-ASTRA, ebenso in den Weisungen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit, insbesondere folgende bedeutsamen Aspekte und Themen erläutert bzw. geregelt:
- Unterschied betreffend das herkömmliche Atemalkohol-Test-Gerät versus das Atemalkohol-Mess-Gerät zur beweissicheren Atemalkoholprobe.

Erstmals in der Schweiz thematisiert dieses Handbuch nicht nur die rechtlichen Bereiche, sondern auch die Verkehrsmedizin und -psychologie, die Unfallanalytik und das Messwesen und vereint dadurch Recht und Naturwissenschaften sowie Verkehrspsychologie in einem Band.

Das Handbuch befindet sich auf dem neuesten Stand der Gesetzgebung und ist State of the Art in allen für die Fallbearbeitung wesentlichen Bereichen.

ISBN 978-3-7190-3853-3

