

Bundesgerichtsentscheide

1996-1998

Strassenverkehr / Sport / Haus und Freizeit

Regula Stöcklin

Bern 1999

DOKUMENTATION

Herausgeberin:

Schweizerische Beratungsstelle
für Unfallverhütung bfu
Postfach 8236
CH-3001 Bern

Autorin:

Regula Stöcklin, Fürsprecherin, Abteilung Recht, bfu

Redaktion:

Peter Remund, Dr. iur., Leiter Abteilung Recht, bfu

Druck:

Schoch & Co AG
Obere Zollgasse 69
3072 Ostermundigen

1/99/400

© bfu

Alle Rechte vorbehalten; die auszugsweise oder vollständige Vervielfältigung oder Kopie (Fotokopie, Mikrokopie) des Berichts darf nur mit Genehmigung und Angabe der Herausgeberin erfolgen.

Inhalt

I.	STRASSENVERKEHR	43
1.	Führerausweisentzug	43
1.1	Sicherungsentzug	43
1.1.1	Anordnung eines Sicherungsentzugs wegen Drogensucht	43
1.1.2	Vorsorglicher Führerausweisentzug	43
1.1.3	Verfahrensgarantien beim Sicherungsentzug	44
1.1.4	Reduktion der Probezeit beim Sicherungsentzug	45
1.1.5	Sicherungsentzug nach massiver Tempoüberschreitung	45
1.2	Warnungsentzug	45
1.2.1	Dauer des Warnungsentzugs	45
1.2.2	Warnungsentzug wegen Geschwindigkeitsverletzung	48
1.2.3	Schwere Verkehrsgefährdung, grobe Verkehrsregelverletzung	51
1.2.4	Fahren trotz entzogenen Führerausweises	53
1.2.5	Warnungsentzug nach im Ausland begangener Tat	55
2.	Strafsanktionen	56
2.1	Geschwindigkeit	56
2.2	Überholen	57
2.3	Vertrauensgrundsatz	57
2.3.1	Kreisel	57
2.3.2	Grenzen der Sorgfaltspflicht des vortrittsbelasteten Fahrzeugführers bei stark eingeschränkter Sicht	58
2.3.3	Linksabbiegen	59
2.4	Beherrschen des Fahrzeugs	59
2.5	Vereitelung einer Blutprobe	60
2.6	Verweigerung eines Blastests	61
2.7	Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ)	61
2.7.1	Verminderung der Zurechnungsfähigkeit	61
2.7.2	Alkohol im Schlafwandel konsumiert	62
2.7.3	Einweisung in eine Klinik für Suchttherapie	62
2.8	Missachtung des Halteverbotssignals mit Zusatztafel "ausgenommen Ein- und Aussteigenlassen"	64
2.9	Anhalten auf der Gegenfahrbahn	64
2.10	Pflichtwidriges Verhalten bei Unfall	65
2.10.1	Voraussetzungen für eine strafbare Führerflucht	65
2.11	Vortrittsrecht	66
2.12	Verletzung von Verkehrsregeln	66
2.12.1	Radfahrerin missachtet Gelblicht	66
2.12.2	Weiterfahren trotz Übermüdung	67
2.12.3	Verhaltensregeln für Radfahrer auf einem gemeinsamen Fuss- und Radweg mit seitlich einmündendem Fussweg	68
2.13	Hinderung einer Amtshandlung	68
2.14	Fahrlässige Störung des Eisenbahnverkehrs	69
3.	Unfallversicherung	70
3.1	Schleudertrauma und psychische Unfallfolgen	70
4.	Haftpflichtrecht	70

4.1	Haftung des Motorfahrzeughalters/adäquater Kausalzusammenhang	70
4.2	Schadenersatz zwischen Motorfahrzeughaltern	71
4.3	Haftung des Motorfahrzeughalters; Mitverschulden des Geschädigten, Genugtuung	72
5.	Verschiedenes aus dem Bereich Strassenverkehr	72
5.1	Parkgebühren	72
5.2	Gesuch um Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit	73
5.3	Blaue Zone, Begriff der Parkscheibe	74
5.4	Verweigerung des Lernfahrausweises der Kategorie A	75
5.5	Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung/Grundsatz der lex mitior	76
5.6	Wann Motorradfahrer einen Fahrradstreifen befahren dürfen	76
5.7	Grenzen der Haftung des Strasseneigentümers	77
II.	SPORT	78
1.	Skiunfälle	78
1.1	Verkehrssicherungspflicht von Skipisten	78
1.2	Sorgfaltspflicht des Skifahrers	79
1.3	Genugtuung nach Skiunfall	79
1.4	Skiunfall und Bundesgesetz über die Krankenversicherung (KVG)	80
2.	Schwimmunfall	81
3.	Unfälle auf Bergtouren	81
3.1	Bergwanderung mit einer Schulklasse	81
3.2	Unangeseilt über den Gletscher	82
III.	HAUS UND FREIZEIT	83
1.	Werkzeugentümershaftung	83
1.1	Mangelhafter Sprungturm	83
2.	Sicherheit von technischen Einrichtungen und Geräten	84
2.1	Automatisches Garagentor	84
3.	Lärmschutz auf Kinderspielplätzen	84
4.	Zeckenbiss gilt als Unfall	84

I. STRASSENVERKEHR

1. Führerausweisentzug

1.1 Sicherungsentzug

1.1.1 Anordnung eines Sicherungsentzugs wegen Drogensucht

Voraussetzung für einen Sicherungsentzug gemäss Art. 16 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 14 Abs. 2 lit. c des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) ist das Vorliegen einer Sucht. Nach Bundesgericht muss bei einer Drogensucht die Abhängigkeit derart sein, dass der Betroffene mehr als jede andere Person der Gefahr ausgesetzt ist, ein Fahrzeug in einem Zustand zu lenken, der das sichere Führen nicht mehr gewährleistet. Der Sicherungsentzug setzt den klaren Nachweis einer derartigen Abhängigkeit voraus; der blosser Verdacht auf Drogensucht rechtfertigt lediglich die vorsorgliche Aberkennung des Führerausweises während der Dauer der Abklärungen (Art. 35 Abs. 3 Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [VZV]).

Im Entscheid werden die besonderen Schwierigkeiten bei der Feststellung einer Abhängigkeit von Cannabis erläutert. Angesichts dieser Schwierigkeiten stellt das Bundesgericht im Interesse der Verkehrssicherheit den regelmässigen Konsum von Drogen der Drogenabhängigkeit gleich, sofern dieser seiner Häufigkeit und Menge nach geeignet ist, die Fahrtüchtigkeit zu beeinträchtigen. Voraussetzung für einen Sicherungsentzug ist aber auf jeden Fall, dass der regelmässige Drogenkonsum die Fahreignung beeinträchtigt. Der Entscheid schliesst mit allgemeinen Erläuterungen, inwieweit die Fahrsicherheit durch die Einnahme von Cannabis beeinträchtigt werden kann. Im konkreten Fall fehlten Feststellungen der Vorinstanz zu den Konsumgewohnheiten des Beschwerdeführers und zu seiner Persönlichkeit, so dass seine Fahreignung durchs Bundesgericht nicht abschliessend beurteilt werden konnte (Bundesgerichtsentscheid [BGE] 124 II 559).

1.1.2 Vorsorglicher Führerausweisentzug

Ein vorsorglicher Entzug des Führerausweises gemäss Art. 35 Abs. 3 VZV ist nur zulässig, wenn ein Sicherungsentzug (wegen Trunksucht, anderer Suchtkrankheiten oder aus charakterlichen und weiteren Gründen) in Frage steht. Der vorsorgliche Entzug stellt eine Massnahme zur Sicherstellung gefährdeter Interessen bis zum Abschluss des Hauptverfahrens und damit eine Zwischenverfügung dar. Letztinstanzliche kantonale Entscheide über Zwischenverfügungen können mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde innert 10 Tagen nur dann angefochten werden, wenn sie einen nicht wiedergutzumachenden Nachteil bewirken (Art. 97 Bundesgesetz über die Organisation der

Bundesrechtspflege [OG] in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 und 45 Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG]).

Da es sich um ein Verfahren im Hinblick auf einen allfälligen Sicherungszug handelt - der kein Verschulden voraussetzt, sondern allein aus Gründen der Verkehrssicherheit stattfindet - kann der vorsorgliche Führerausweisenzug angeordnet werden, ohne dass ein rechtskräftiges Strafurteil vorliegt. Aus dem gleichen Grund kommt die Unschuldsvermutung gemäss Art. 6 Ziff. 2 der Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK) nicht zum Tragen; auch die weiteren Verfahrensgarantien von Art. 6 EMRK kommen bei einem sicherheitspolizeilich motivierten vorsorglichen Ausweisenzug nicht zum Zug, da er eine einstweilige Verfügung darstellt.

Angesichts des grossen Gefährdungspotentials beim Führen eines Motorfahrzeugs erlauben schon Anhaltspunkte, die den Fahrzeugführer als besonderes Risiko für die anderen Verkehrsteilnehmer erscheinen lassen und ernsthafte Bedenken an seiner Fahreignung erwecken, den vorsorglichen Ausweisenzug. So rechtfertigte sich in concreto diese Massnahme, da der Beschwerdeführer seit 1984 viermal Anlass zu Administrativmassnahmen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand (FiaZ) gegeben hatte (BGE 122 II 359).

1.1.3 Verfahrensgarantien beim Sicherungszug

Beim Warnungszug kann sich der Betroffene sowohl auf die verfahrensrechtlichen Garantien gemäss Art. 6 Ziff. 1 EMRK (öffentliche Verhandlung, Beurteilung durch ein unabhängiges Gericht) als auch auf Art. 6 Ziff. 2 EMRK (Unschuldsvermutung) berufen (BGE 121 II 22 und 121 II 219). Beim Sicherungszug entfällt die Garantie der Unschuldsvermutung (BGE 122 II 359, vgl. Kap. 1.1.2). Wie es sich beim Sicherungszug mit weiteren in Art. 6 EMRK enthaltenen, nicht auf Strafverfahren bezogenen Verfahrensgarantien verhält, wurde in BGE 122 II 359 noch offen gelassen. BGE 122 II 464 stellte nun klar, dass sich der vom Sicherungszug Betroffene auf Art. 6 Ziff. 1 EMRK berufen kann, wenn er zur Berufsausübung direkt auf den Führerausweis angewiesen ist. Dies ist insbesondere bei Berufsfahrern von Bussen, Lastwagen und Taxis der Fall. Demgegenüber können die Garantien von Art. 6 Ziff. 1 EMRK von denjenigen nicht in Anspruch genommen werden, die ihr Fahrzeug nur dazu benutzen, um sich an ihren Arbeitsort zu begeben oder um ihre Arbeit unter angenehmeren Bedingungen ausüben zu können.

Ausserdem stellte das Bundesgericht klar, Art. 4 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) gewähre grundsätzlich keinen Anspruch darauf, sich zu einem Gutachten mündlich zu äussern. Wegen der Besonderheit des Gutachtens - negative summarische Äusserung

zur charakterlichen Eignung des Beschwerdeführers - wurde im konkreten Fall die persönliche Anhörung des Betroffenen dennoch als nötig erachtet (BGE 122 II 464; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 86 [1997], Nr. 86).

1.1.4 Reduktion der Probezeit beim Sicherungsentzug

Die mit einem Sicherungsentzug des Führerausweises verbundene Probezeit ist nicht reduzierbar (Art. 17 Abs. 3 SVG); selbst dann nicht, wenn deren in der Entzugsverfügung festgesetzte Dauer die in Art. 17 Abs. 1^{bis} SVG vorgesehene Mindestdauer von einem Jahr übersteigt (BGE 124 II 71).

1.1.5 Sicherungsentzug nach massiver Tempoüberschreitung

Wer mit seinem Fahrzeug massiv zu schnell fährt, muss sich unter Umständen einer verkehrspsychologischen Begutachtung unterziehen, um festzustellen, ob er charakterlich überhaupt geeignet ist ein Fahrzeug zu lenken. Während dieser Abklärung kann dem Automobilisten zudem der Führerausweis vorsorglich entzogen werden. Wenn das Gutachten zum Schluss kommen sollte, dass der Raser charakterlich nicht geeignet ist ein Motorfahrzeug zu lenken, muss er mit einem Sicherungsentzug auf unbestimmte Zeit, mindestens aber für ein Jahr, rechnen.

Im konkreten Fall ging es um einen Sportwagenlenker, der nachts mit 240 km/h über die Autobahn gerast war. Da der Automobilist knapp zwei Monate zuvor bei einem Selbstunfall seinen Sportwagen schrottreif gefahren hatte, wurde ihm der Führerausweis vorsorglich auf unbestimmte Zeit entzogen. Den Entscheid über den definitiven Ausweisentzug machten die kantonalen Behörden vom Ausgang einer verkehrspsychologischen Eignungsuntersuchung abhängig. Das Bundesgericht erachtete diese angesichts des ausserordentlichen Tempoexzesses als gerechtfertigt. Aufgrund des Resultats dieser Untersuchung ordneten die kantonalen Behörden dann aber keinen Sicherungsentzug auf unbestimmte Zeit, sondern einen Warnungsentzug für 14 Monate an (Urteil vom 12. Juli 1996).

1.2 Warnungsentzug

1.2.1 Dauer des Warnungsentzugs

– Automobilistischer Leumund:

Gemäss Art. 33 Abs. 2 VZV richtet sich die Dauer des Warnungsentzugs vor allem nach der Schwere des Verschuldens, dem Leumund als Motorfahrzeugführer und der beruflichen Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen. Diese Norm verlangt also von der Entzugsbehörde,

dass sie das Element des automobilistischen Leumunds bei der Bemessung der Entzugsdauer in die Waagschale legt. Dass ein getrübtter Leumund massnahmeverschärfend wirkt, ist allgemein anerkannt. Aber auch ein ungetrübtter automobilistischer Leumund muss grundsätzlich bei der Bemessung der Entzugsdauer berücksichtigt werden. Dabei gilt es zu differenzieren, da eine unbescholtene Fahrpraxis umso weniger aussagt, je kürzer ihre Dauer ist. Mit einer tadellosen, langjährigen und grossen Fahrpraxis dagegen erbringt ein Automobilist den Beweis, dass er zu einer regelkonformen Fahrweise nicht nur grundsätzlich bereit, sondern auch fähig ist. Entsprechend drängen sich bei ihm weniger einschneidende Massnahmen auf.

Diese differenzierte Betrachtungsweise stösst heute freilich an praktische Grenzen, da das automatisierte Datensystem für Administrativmassnahmen (ADMAS-Register, Art. 104 SVG, Art. 118 Abs. 4 VZV) zweimal jährlich bereinigt wird. Sämtliche eintragungspflichtigen Administrativmassnahmen, die fünf Jahre und länger zurückliegen, werden dann im System gelöscht, wenn in der Zwischenzeit keine neue Massnahme angeordnet worden ist. Einzig Entzüge wegen FiaZ oder Vereitelung der Blutprobe bleiben während zehn Jahren gespeichert. So ist es möglich, dass ein automobilistischer Leumund registermässig als ungetrübt erscheint, obwohl früher vielleicht sogar mehrere Administrativmassnahmen angeordnet worden waren. Dennoch muss nach Bundesgericht der ungetrübtte automobilistische Leumund der letzten fünf Jahre (und soweit nachgewiesen auch für eine längere Zeit) im Rahmen der Massnahmedauer zugunsten des Betroffenen berücksichtigt werden (BGE 122 II 21).

- Gesamtmassnahme, lange Zeitspanne seit Verkehrsregelverletzung:
Art. 68 Ziff. 1 des Schweizerischen Strafgesetzbuchs (StGB) ist auf Warnungsentzüge analog anwendbar. Liegen mehrere Widerhandlungen (z.B. FiaZ) zur Beurteilung vor, die zu je einem Entzug führen können, hat die Administrativbehörde den Entzug für die schwerstwiegende Widerhandlung auszusprechen und dessen Dauer angemessen zu erhöhen. Sie muss also eine Gesamtmassnahme verfügen.

Bei einer solchen gemeinsamen Beurteilung ist der Tatbestand des Spezialrückfalls gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. d SVG (FiaZ-Rückfall) nicht anwendbar. Die hier auf ein Jahr erhöhte Mindestentzugsdauer wird erst ausgelöst, wenn der Wiederholungsfall innert fünf Jahren seit vollständigem Vollzug der früheren Massnahme geschieht. Der Umstand des wiederholten FiaZ kann jedoch bei der Bemessung des Verschuldens berücksichtigt werden.

Ausserdem bestätigte das Bundesgericht seine Praxis (vgl. BGE 120 Ib 504) zur Reduktion der Entzugsdauer bei überlanger, vom Betroffenen nicht verschuldeter Verfahrensdauer, wenn dieser sich in der Zwischenzeit wohlverhalten hat (BGE 122 II 180; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 85 [1996], Nr. 203).

– Gesetzliche Mindestdauer:

Auch für den Fahrzeugführer, der im Sinn von Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG den Verkehr in schwerer Weise gefährdet, beträgt die Mindestdauer des obligatorischen Führerausweisentzugs einen Monat (Art. 17 Abs. 1 lit. a SVG). Eine kantonale Praxis, nach der in solchen Fällen der Führerausweis in der Regel generell für mindestens drei Monate zu entziehen ist, verstösst gegen Bundesrecht. Im konkreten Fall hielt sich die dreimonatige Entzugsdauer angesichts der konkreten Umstände aber im Ermessensrahmen der zuständigen kantonalen Behörde (BGE 123 II 63).

– Berufliches Angewiesensein auf das Auto:

Gemäss VZV richtet sich die Dauer des Führerausweisentzugs vor allem nach der Schwere des Verschuldens, dem Leumund als Motorfahrzeugführer und der beruflichen Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen (Art. 33 Abs. 2). Bei der Beurteilung des berufsbedingten Angewiesenseins auf den Führerausweis ist dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit Rechnung zu tragen.

In einem unveröffentlichten Entscheid vom 3. April 1995 hat das Bundesgericht in diesem Zusammenhang festgehalten, dass berufsmässig auf ein Motorfahrzeug angewiesene Fahrzeugführer wegen der grösseren Massnahmeempfindlichkeit in der Regel schon durch eine kürzere Entzugsdauer wirksam gewarnt und von weiteren Widerhandlungen abgehalten würden. Daher sollte einem solchen Lenker der Führerausweis weniger lang entzogen werden als einem, der sein Fahrzeug beruflich nicht benötigt, selbst wenn beide Fahrzeugführer das gleiche Verschulden trifft. Die Reduktion der Entzugsdauer sollte sich danach richten, in welchem Masse der Lenker beruflich auf sein Fahrzeug angewiesen ist und deshalb stärker als der normale Fahrer von der Massnahme betroffen ist.

In BGE 123 II 573 bestätigt das Bundesgericht diese Praxis und stellt ausserdem klar, dass das berufsbedingte Angewiesensein nuanciert zu beurteilen sei. Zum einen gebe es nicht bloss Fahrzeuglenker, die beruflich entweder überhaupt nicht oder ganz auf den Ausweis angewiesen seien; es gebe vielmehr auch Betroffene, bei denen eine leicht oder mittelgradig erhöhte Massnahmeempfindlichkeit gegeben sei. Zum anderen müsse immer im Rahmen einer Gesamtbeurteilung aller wesentlichen Elemente geprüft werden, ob die berufliche Angewiesenheit auf den Führerausweis für sich allein oder allenfalls zusammen mit anderen Beurteilungsmerkmalen (z.B. automobilistischer Leumund) eine Herabsetzung der Entzugsdauer rechtfertige. Nur ein solches Vorgehen garantiere eine pflichtgemässe Ermessensausübung und genüge dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit (BGE 123 II 573).

– Schematische Festlegung der Entzugsdauer:

Gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. d SVG muss der Ausweis für mindestens ein Jahr entzogen werden, wenn ein Fahrzeuglenker innert fünf Jahren seit Ablauf eines früheren Ausweisentzugs wegen FiaZ erneut in diesem Zustand gefahren ist. Die "Aargauer Praxis" knüpfte an diese Norm an und sah auch nach Ablauf der Fünfjahresfrist einen Ausweisentzug für eine Dauer von bis zu zehn Monaten vor. Vorgesehen war eine degressive Skala: Wurde der Blaufahrer sechs Jahre nach dem ersten Entzug rückfällig, betrug die Entzugsdauer zehn Monate, sieben Jahre später noch acht Monate usw. In seinem Entscheid bezeichnete das Bundesgericht diese Praxis als zu schematisch, da sie dem zeitlichen Element zu viel Gewicht gebe und den übrigen, für einen Ausweisentzug relevanten Umständen (vgl. Art. 33 Abs. 2 VZV) zu wenig Rechnung trage (BGE 124 II 44).

1.2.2 Warnungsentzug wegen Geschwindigkeitsverletzung

Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen um 32 km/h: Ein Personenwagenlenker überschritt auf der Autobahn die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h um 32 km/h. Vom Strafgericht wurde er mit einer Busse von Fr. 370.-- bestraft. Dieser Entscheid erwuchs in Rechtskraft. Die Administrativbehörde entzog ihm den Führerausweis für einen Monat. Nachdem auf Beschwerde des Fahrzeuglenkers die letzte kantonale Instanz den Führerausweisentzug aufhob und lediglich eine Verwarnung aussprach, gelangte das Bundesamt für Polizeiwesen mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht. Dieses hiess die Beschwerde gut und entzog dem Fahrzeuglenker den Führerausweis für einen Monat.

Das Bundesgericht nahm diesen Fall zu einer Zusammenfassung der Rechtsprechung zum Anlass betreffend der Voraussetzungen des Führerausweisentzugs gemäss Art. 16 SVG, vor allem im Hinblick auf Geschwindigkeitsüberschreitungen. Gemäss Art. 16 Abs. 2 SVG kann der Führerausweis entzogen werden, wenn Verkehrsregeln verletzt und dadurch der Verkehr gefährdet oder andere belästigt werden. In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden. Nach Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG muss der Führerausweis entzogen werden, wenn der Lenker den Verkehr in schwerer Weise gefährdet hat. Das Gesetz unterscheidet somit zwischen leichten (Art. 16 Abs. 2 Satz 2 SVG), mittelschweren (Art. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG) und schweren (Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG) Fällen.

Art. 16 Abs. 2 SVG regelt nach Bundesgericht den fakultativen Führerausweisentzug. Die Behörde kann somit aufgrund dieser Norm entweder auf jegliche Massnahme verzichten, eine Verwarnung aussprechen oder einen Führerausweisentzug anordnen. Welche dieser Möglichkeiten zu wählen ist, richtet sich nach der Schwere des Falls. Nach BGE 118 Ib 229 kommt in mittelschweren Fällen ein Verzicht auf den Ausweisentzug unter dem Gesichtspunkt der

Verhältnismässigkeit in Betracht, wenn besondere Umstände gegeben sind, wie z.B., wenn der Betroffene aufgrund der schweren Folgen eines Unfalls schon genug sanktioniert ist. Ein Verzicht auf den Ausweisentzug kommt dagegen nicht in Frage, wenn keine besonderen Umstände vorliegen und der Ausweisentzug nur die damit regelmässig verbundenen Unannehmlichkeiten und Erschwernisse mit sich bringt. Auf den Ausweisentzug kann also grundsätzlich nur verzichtet werden, wenn der Fall gemäss Art. 16 Abs. 2 Satz 2 SVG leicht ist. Bei der Beurteilung, ob ein leichter Fall gegeben ist, hat die Behörde primär die Schwere der Verkehrsgefährdung und des Verschuldens, aber auch den automobilistischen Leumund, zu würdigen (BGE 121 II 127; Art. 31 Abs. 2 VZV).

Für Geschwindigkeitsüberschreitungen gilt seit BGE 121 IV 230 Folgendes:

- Eine grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG bzw. eine schwere Verkehrsgefährdung gemäss Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG ist ungeachtet der konkreten Umstände gegeben, wenn der Lenker die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn um 35 km/h, auf einer nicht richtungstrennten Autostrasse um 30 km/h bzw. innerorts um 25 km/h überschritten hat.
- Auf Autobahnen ist bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 30 km/h der Führerausweis zu entziehen; bei günstigen Umständen (günstige Verkehrsverhältnisse und guter automobilistischer Leumund) erfolgt der Entzug bei Überschreitungen von 31-34 km/h gestützt auf Art. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG, bei ungünstigen Umständen sowie Überschreitungen ab 35 km/h gestützt auf Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG. Soweit Art. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG anwendbar ist, kann vom Führerausweisentzug abgesehen werden, wenn besondere Umstände vorliegen wie sie in BGE 118 Ib 229 gegeben waren.

Da im konkreten Fall die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn um 32 km/h überschritten wurde, musste dem fehlbaren Fahrzeuglenker der Führerausweis gestützt auf Art. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG entzogen werden (mittelschwerer Fall). Besondere Umstände im Sinn von BGE 118 Ib 229 waren nicht gegeben (BGE 123 II 106).

BGE 124 II 475 bestätigt die dargelegte Rechtsprechung (BGE 123 II 106) und stellt bezüglich Autobahnen noch einmal Folgendes klar: Auf Autobahnen muss eine Verwarnung (Art. 16 Abs. 2 Satz 2 SVG) ausgesprochen werden, sobald die Geschwindigkeitsüberschreitung 15 km/h erreicht. Der Führerausweisentzug im Sinn von Art. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG muss angeordnet werden, wenn die Geschwindigkeitsüberschreitung zwischen 30 und 35 km/h liegt. Der Entzug ist obligatorisch (Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG), wenn die Geschwindigkeitsüberschreitung 35 km/h erreicht. Diese Regeln sind anwendbar, wenn die Verkehrsbedingungen günstig sind und der Lenker über einen guten automobilistischen Leumund verfügt. Es ist keineswegs ausgeschlossen, je nach den konkreten Umständen mit grösserer Strenge vorzugehen (BGE 124

II 97). Eine geringere Massnahme kann durch ausserordentliche Umstände gerechtfertigt sein, z.B. bei einem nachvollziehbaren Irrtum über die erlaubte Geschwindigkeit (BGE 124 II 475; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 87 [1998], Nr.158).

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer Strasse innerorts um 21-24 km/h:

In diesem Entscheid äusserte sich das Bundesgericht erstmals zur Frage, wann bei Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts ein mittelschwerer Fall im Sinn von Art. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG vorliegt. In konsequenter Weiterentwicklung der Autobahn-Rechtsprechung kam das Bundesgericht zum Schluss, dass bei einer Überschreitung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h um 21-24 km/h ohne Prüfung der konkreten Umstände objektiv zumindest ein mittelschwerer Fall anzunehmen ist, der grundsätzlich einen Führerausweisentzug gemäss Art. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG zur Folge hat.

Diese Rechtsprechung befreie die Entzugsbehörde jedoch nicht von der Pflicht, die Umstände des Einzelfalls genauer zu prüfen. Jedenfalls sei auch das Ausmass der Gefährdung und des Verschuldens abzuklären und zu gewichten, damit entschieden werden könne, ob allenfalls ein schwerer Fall (Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG) vorliege und welche Entzugsdauer bei einem mittelschweren bzw. schweren Fall angemessen sei. Umgekehrt komme ein leichter Fall in Betracht, wenn der Lenker aus nachvollziehbaren Gründen gemeint habe, er befinde sich noch nicht oder nicht mehr im Innerortsbereich (BGE 124 II 97).

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer Strasse ausserorts um 28 km/h:
Im konkreten Fall wurde eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 28 km/h auf einer Strasse ausserorts festgestellt. Diese Überschreitung liegt nur wenig unter der Grenze des schweren Falls von 30 km/h und stellt nach Bundesgericht objektiv und ohne Berücksichtigung der konkreten Umstände einen Fall mittlerer Schwere dar. Angesichts der bestehenden Kategorien für Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Autobahn (31-34 km/h) und innerorts (21-24 km/h) sei davon auszugehen, dass ausserorts ein Fall mittlerer Schwere vorliege, wenn diese Überschreitung 26-29 km/h betrage. Gestützt auf Art. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG sei somit der Führerausweis zu entziehen. Im konkreten Fall lagen auch keine speziellen Umstände (BGE 118 Ib 229) vor, die den Verzicht auf einen Entzug erlaubt hätten (BGE 124 II 259, 'Die Praxis des Bundesgerichts' 87 [1998], Nr. 144).

1.2.3 Schwere Verkehrsgefährdung, grobe Verkehrsregelverletzung

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer Strasse innerorts um 25 km/h oder mehr:

In schwerer Weise gefährdet den Verkehr im Sinn von Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinn von Art. 90 Ziff. 2 SVG eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Diese beiden Vorschriften stimmen inhaltlich überein (BGE 120 Ib 285). Art. 90 Ziff. 2 SVG ist nach der Rechtsprechung objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit abstrakt oder konkret gefährdet hat. Subjektiv erfordert der Tatbestand, dass dem Täter aufgrund eines rücksichtslosen oder sonstwie schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinn von Art. 90 Ziff. 2 SVG ist schon bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Diese setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus.

Angesichts der innerorts gegenüber der Autobahn erheblich abweichenden Gefahrenlage bejahte das Bundesgericht ungeachtet der konkreten Umstände objektiv eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinn von Art. 90 Ziff. 2 SVG bzw. eine schwere Verkehrsgefährdung im Sinn von Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG, wenn die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 25 km/h oder mehr überschritten wurde. Aber auch der subjektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung sei in einem solchen Fall regelmässig zu bejahen und hat einen obligatorischen Führerausweisentzug zur Folge (BGE 122 II 228 und 123 II 37).

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen um 36 km/h:
Im konkreten Fall wurde die auf Autobahnen erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h um 36 km/h überschritten. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist ein Führerausweisentzug obligatorisch (Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG), wenn die Geschwindigkeitsüberschreitung auf Autobahnen 35 km/h erreicht (BGE 124 II 97 und 123 II 106). Da die kantonale Behörde lediglich eine Verwarnung ausgesprochen hatte, verletzte sie Bundesrecht. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde des Bundesamtes für Strassen gegen den letztinstanzlichen kantonalen Entscheid wurde daher vom Bundesgericht gutgeheissen (BGE 124 II 475; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 87 [1998], Nr. 158).
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen um 38 km/h:
Auf eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde des Bundesamtes für Polizeiwesen verlangte das Bundesgericht in diesem Fall, dass ein für drei Monate verfügter Führerausweisentzug auf mindestens sechs Monate verlängert wurde. Ein Überschreiten der Autobahnhöchstlimite von

120 km/h um 38 km/h wird als schwere Verkehrsgefährdung betrachtet, die zu einem obligatorischen Ausweisentzug führt (Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG). Im beurteilten Fall hatte dies gestützt auf Art. 17 Abs. 1 lit. c SVG eine Mindestentzugsdauer von sechs Monaten zur Folge, da der betroffene Autolenker bereits kurze Zeit zuvor die Höchstgeschwindigkeit um 31 km/h überschritten hatte und deswegen den Ausweis für einen Monat abgeben musste (Urteil vom 5. Februar 1996).

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf anderen Strassen (ausserhalb von Ortschaften und Autostrassen, deren Fahrbahnen nicht richtungsgetreunt sind) um 30 km/h oder mehr:

Bislang hatte sich das Bundesgericht noch nicht zu den Besonderheiten der Autostrasse geäussert. Im konkreten Fall ging es um eine Autostrasse, d.h. um eine vierspurige Strasse, bei der die beiden Fahrspuren der einen Richtung von denen der Gegenrichtung lediglich durch eine aufgemalte Sicherheitslinie getrennt sind. Das Risiko einer Frontalkollision mit schweren Folgen ist hier deshalb wesentlich höher als auf der Autobahn, was auch durch eine wissenschaftliche Untersuchung belegt wird, wonach die Verunfalltenrate auf Autostrassen zweieinhalbmal höher ist als auf Autobahnen. Diese Besonderheit im Vergleich zur Autobahn rechtfertigt nach Bundesgericht, bei einer nicht richtungsgetreunten Autostrasse ungeachtet der konkreten Umstände eine grobe Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG in objektiver Hinsicht bereits dann anzunehmen, wenn die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 30 km/h oder mehr überschritten wurde (zwingender Führerausweisentzug im Sinn von Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG). Günstige Verhältnisse, die auf der Autobahn zur Verneinung einer groben Verkehrsregelverletzung führen können, wenn der Lenker die Höchstgeschwindigkeit um wenig mehr als 30 km/h überschritten hat, kann es auf der Autostrasse nur geben, wenn sie wie eine Autobahn richtungsgetreunt ist (BGE 122 IV 173).

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer Hauptstrasse ausserorts um 30 km/h oder mehr:

Die Rechtsprechung hatte bis anhin keine Gelegenheit gehabt, die Grenze für einen schweren Fall von Geschwindigkeitsüberschreitung auf einer gewöhnlichen Strasse ausserorts zu ziehen, wo die Geschwindigkeit auf 80 km/h beschränkt ist (Art. 4a Abs. 1 lit. b Verkehrsregelnverordnung [VRV]). Das Bundesgericht sieht Ähnlichkeiten mit Autostrassen, deren Fahrbahnen nicht richtungsgetreunt sind; in beiden Fällen handle es sich um Strassen, auf denen die richtungsunterschiedlichen Fahrbahnen lediglich durch eine Sicherheitslinie getrennt sind. Es bestehe also ein wesentliches Frontalkollisionsrisiko, das schwere Folgen nach sich ziehen könne. Im Übrigen würden ausserorts gelegene Strassen bezüglich der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Ordnungsbussenverordnung gleich behandelt wie Autostrassen. Aus diesen Gründen sei der Schluss gerechtfertigt, dass ausserorts eine

Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 30km/h oder mehr objektiv eine schwere Verletzung der Verkehrsregeln darstelle, ohne dass dabei konkrete Umstände relevant wären (BGE 124 II 259; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 87 [1998], Nr.144).

– Busunfall:

In dieser Entscheidung hat das Bundesgericht einen sechsmonatigen Führerausweisentzug für den Fahrer eines Linienbusses bestätigt, der beim Wegfahren von der Haltestelle einen eben ausgestiegenen und gehbehinderten Betagten angefahren und tödlich verletzt hatte. Das Bundesgericht wirft dem Chauffeur eine Verletzung seiner elementaren Vorsichtspflichten vor, da er sein Fahrzeug in Bewegung setzte, ohne sich zu vergewissern, ob die Verkehrsfläche in Fahrtrichtung frei war. Ein Blick nach vorne, der dem gehbehinderten Fussgänger vermutlich das Leben gerettet hätte, wäre dem Busfahrer nach Ansicht des Bundesgerichts umso mehr zuzumuten gewesen, als er sich aufgrund des Vertrauensprinzips im SVG (Art. 26 Abs. 1 SVG) darauf verlassen durfte, dass ihm die übrigen Verkehrsteilnehmer beim Wegfahren von der Haltestelle das Vortrittsrecht gewähren würden. Ausserdem hätte der Chauffeur den Bus ohnehin nicht in Bewegung setzen dürfen, solange er den eben erst ausgestiegenen gebrechlichen Passagier nicht in Sicherheit wusste (Art. 26 Abs. 2 SVG).

Insgesamt wurde das Verhalten des Chauffeurs vom Bundesgericht als grobe Verkehrsregelverletzung gewertet, die zudem eine erhebliche Gefahr für andere zur Folge hatte. Unter diesen Umständen war von Gesetzes wegen ein obligatorischer Entzug des Führerausweises zwingend geboten (Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG). Und das wiederum hatte ebenso zwingend gestützt auf Art. 17 Abs. 1 lit. c SVG eine Mindestentzugsdauer von sechs Monaten zur Folge, da der Betroffene bereits zwei Tage nach dem letzten Ausweisentzug rückfällig geworden war (Urteil vom 20. Februar 1996).

1.2.4 *Fahren trotz entzogenen Führerausweises*

– Besonders leichter Fall:

Gemäss Verfügung vom 3. März 1995 hatte D. seinen Führerausweis wegen wiederholter Missachtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen spätestens am 28. März 1995 für die Dauer von neun Monaten abzugeben. Er gab ihn auf polizeiliche Intervention hin erst am 28. April 1995 ab, wobei er bis dahin regelmässig Auto fuhr; allerdings ohne Kenntnis des bereits wirksamen Führerausweisentzugs. D. hatte mit dem Postbüro seines Wohnortes vereinbart, dass dieses seine Post jeweils während vierzehn Tagen zurückbehalten solle, bis ein definitiver Nachsendungsauftrag erfolge. Einer der Postangestellten hielt sich jedoch nicht an diese

Abmachung und sandte die eingeschriebene Sendung des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes nach Ablauf der siebentägigen Abholfrist wieder zurück.

Strafrechtlich wurde D. wegen verspäteter Abgabe des entzogenen Führerausweises und wegen mehrfachen Führens eines Personenwagens trotz Führerausweisentzugs - fahrlässig begangen - für schuldig erklärt und zu zwölf Tagen Haft bedingt und einer Busse von Fr. 600.-- verurteilt. Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt entzog ihm darauf den Führerausweis für sieben Monate. Die Verwaltungsrekurskommission hiess einen dagegen erhobenen Rekurs teilweise gut und setzte die Entzugsdauer auf drei Monate herab. D. gelangte ans Bundesgericht, das seine Verwaltungsgerichtsbeschwerde guthiess.

Der Warnungsentzug diene der Besserung des fehlbaren Fahrzeuglenkers und der Bekämpfung von Rückfällen; insoweit habe er materiell überwiegend Strafcharakter. Daher könnten die im Strafrecht geltenden Regeln sinngemäss herangezogen werden. Demnach dürfe bei der Festsetzung der Dauer des Führerausweisentzugs wegen Fahrens trotz Ausweisentzug der nicht verbüsste Rest der früheren rechtskräftigen Massnahme nicht berücksichtigt werden. Vielmehr habe die Entzugsbehörde für den unverbüssten Rest eines rechtskräftigen Warnungsentzugs gegebenenfalls eine neue, selbständige Vollzugsanordnung zu treffen. Es sei ihr jedenfalls verwehrt, im Rahmen eines neuen Entzugsverfahrens zusätzlich einen "Nachvollzug" des nicht verbüssten Teils der früheren Massnahme anzuordnen. Insofern hat das Bundesgericht seine bisherige Praxis geändert. Da die Vorinstanz die im konkreten Entzugsverfahren auszusprechende Massnahme um die Dauer des unverbüssten Rests eines früheren rechtskräftigen Warnungsentzugs erhöht hat, hat sie Bundesrecht verletzt.

Ausserdem hat die Vorinstanz auch dadurch Bundesrecht verletzt (Unverhältnismässigkeit), indem sie trotz des besonders leichten Verschuldens von D. und seines nur in untergeordneter Weise massnahmeverschärfenden angeschlagenen automobilistischen Leumunds eine Entzugsdauer von etwas mehr als zwei Monaten verfügt hat. In einem derartig leichten Fall könne die gesetzliche Mindestsanktionsdauer von sechs Monaten bei Fahren trotz Ausweisentzugs unterschritten werden (Art. 17 Abs. 1 lit. c SVG). Ob wenigstens die gesetzliche Mindestdauer von einem Monat gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. a SVG zu beachten ist, wurde vom Bundesgericht offen gelassen (BGE 123 II 225).

- Abgrenzung des besonders leichten Falls zum qualifizierten Tatbestand:
Nach bisheriger Praxis konnte analog zu Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG in besonders leichten Fällen des Führens eines Motorfahrzeugs trotz Führerausweisentzugs die sechsmontatige Mindestentzugsdauer des Art. 17 Abs. 1 lit. c SVG unterschritten werden. Mit BGE 124 II 103 präzisiert das Bundesgericht diese Rechtsprechung dahingehend, dass unter "besonders leichten"

Fällen die Begehungsform der einfachen Fahrlässigkeit zu verstehen und ab grobfahrlässiger Begehungsweise der qualifizierte Tatbestand des Art. 17 Abs. 1 lit. c SVG erfüllt sei (BGE 124 II 103).

1.2.5 Warnungsentzug nach im Ausland begangener Tat

- Nach konstanter Rechtsprechung dürfen für den Warnungsentzug des Führerausweises auch im Ausland begangene Verkehrsregelverletzungen berücksichtigt werden. Dass der Führerausweisentzug gemäss Art. 16 Abs. 3 lit. b SVG ausschliesslich an ein in der Schweiz begangenes FiaZ anknüpft, trifft also nicht zu. Ein Warnungsentzug durch die zuständigen schweizerischen Behörden ist auch dann möglich, wenn die ausländischen Behörden am Tatort bereits eine Aberkennung des Fahrausweises verfügt haben (BGE 109 Ib 304, 108 Ib 69), weil die Verkehrssicherheit in der Schweiz nur durch den Entzug des schweizerischen Führerausweises hinreichend gewährleistet werden kann. Grundlage dieser Praxis bilden Art. 22 Abs. 1 SVG und Art. 30 Abs. 4 VZV. Der Warnungsentzug in der Schweiz ist lediglich eine territoriale Ausdehnung der im Ausland angeordneten Massnahme und verletzt den Grundsatz "ne bis in idem" nicht. Bezüglich Bindung der Verwaltungsbehörden an ein (ausländisches) Strafurteil bestätigt das Bundesgericht in dieser Entscheidung seine in BGE 121 II 214 dargelegte Rechtsprechung. Die schweizerische Verwaltungsbehörde ist an das ausländische Strafurteil gebunden, wenn der Beschuldigte wusste oder voraussehen musste, dass aufgrund des im Ausland begangenen FiaZ in der Schweiz gegen ihn ein Verfahren wegen Führerausweisentzugs eröffnet werden würde und er seine Verteidigungsrechte im Strafverfahren am Tatort - obwohl zumutbar - nicht wahrgenommen hat. Schliesslich wiederholt das Bundesgericht seine Praxis, wonach gemäss Art. 55 Abs. 2 SVG und Art. 138 VZV in den Fällen, in denen eine Blutprobe nicht abgenommen werden kann, als Beweismittel bei der Ermittlung der Angetrunkenheit auch das Ergebnis eines Atemlufttests berücksichtigt werden darf (BGE 123 II 97).
- Das Bundesgericht bestätigt seine in BGE 123 II 97 dargelegte Rechtsprechung, wonach eine im Ausland begangene Verletzung von Verkehrsregeln zum Entzug des Führerausweises in der Schweiz führen kann. Gemäss Art. 30 Abs. 4 VZV hat der für den Ausweisentzug zuständige Kanton bei Aberkennungen schweizerischer Führerausweise durch ausländische Behörden zu prüfen, ob eine Massnahme gegenüber dem Fehlbaren zu ergreifen ist. Die Auslegung dieser Norm ergibt nach Bundesgericht, dass ein Tätigwerden der schweizerischen Entzugsbehörden auch dann erforderlich sein kann, wenn der Auslandstaat auf eine Aberkennung des schweizerischen Führerausweises verzichtet hat. Die schweizerische Behörde müsse in einem öffentlichen Verfahren prüfen, ob die ausländische strafrechtliche Verurteilung den Verfahrensgrundsätzen des schweizerischen Rechts genüge und angesichts der besonderen

Gegebenheiten bei einer Auslandtat die Anordnung einer Administrativmassnahme in der Schweiz noch gerechtfertigt sei (BGE 123 II 464).

2. Strafsanktionen

2.1 Geschwindigkeit

- Nach Art. 41 Ziff. 2 Abs. 1 des Schweizerischen Strafgesetzbuchs (StGB) kann der Richter dem Verurteilten für sein Verhalten während der Probezeit bestimmte Weisungen erteilen. Wahl und Inhalt haben sich nach dem Zweck des bedingten Strafvollzugs zu richten, durch den der Verurteilte dauernd gebessert werden soll. Die richterliche Weisung muss im wohlverstandenen Interesse des Verurteilten liegen und darf nicht angeordnet werden, wenn sie sich bereits im Zeitpunkt des Urteils als unerfüllbar oder unzumutbar erweist. Eine Weisung, während der Probezeit kein Motorfahrzeug zu führen, wird nicht dadurch gegenstandslos, dass dem Verurteilten, der als Führer eines Motorfahrzeugs Verkehrsregeln verletzt hat, der Führerausweis entzogen wird. Diese beiden Massnahmen können vielmehr unabhängig voneinander angeordnet werden, da sie andere Zwecke verfolgen. Die Weisung soll vor allem zur Besserung des Verurteilten beitragen, während der Führerausweisentzug primär neue Verkehrsgefährdungen verhüten soll. Im konkreten Fall eines vorbestraften Schnellfahrers durfte die Weisung, während der Probezeit kein Motorfahrzeug zu lenken, nicht mehr angeordnet werden, nachdem der Warnungsentzug seine erzieherische Wirkung erzielt hatte und eine gute Prognose zu stellen war (Urteil vom 2. Juli 1998).
- Ein Schnellfahrer war innerorts mit 86 km/h in eine nächtliche Radarkontrolle geraten. Der durch Foto eruierte Lenker behauptete, er sei nicht am Steuer des väterlichen Geschäftsautos gesessen. Nach Bundesgericht ist es nicht willkürlich, wenn die Vorinstanz aufgrund der Radarfotos, auf dem die Gesichtskonturen und der Haaransatz des Lenkers zu erkennen waren, davon ausging, ein Mann mittleren Alters müsse am Steuer gesessen haben. Da der ertappte Automobilist ausserdem angeblich einem früheren Arbeitnehmer anvertraut hatte, er sei in eine Radarfalle geraten, verneinte das Bundesgericht eine Verletzung des Prinzips "in dubio pro reo" und bestätigte die Verurteilung des Automobilisten zu einer Busse von Fr. 2000.--; ausserdem wurde ihm die Gerichtsgebühr von Fr. 3000.-- auferlegt (Urteil vom 3. Juli 1997).

2.2 Überholen

Nach Art. 35 Abs. 1 SVG ist rechts zu kreuzen und links zu überholen, woraus sich ein Verbot des Rechtsüberholens ergibt. Überholen liegt vor, wenn ein schnelleres Fahrzeug ein in gleicher Richtung vorausfahrendes einholt, an ihm vorbeifährt und vor ihm die Fahrt fortsetzt, wobei weder das Ausschwenken noch das Wiedereinbiegen eine notwendige Voraussetzung für das Überholen bilden (BGE 114 IV 55). Auf Autobahnen und -strassen darf der Fahrzeuglenker gemäss Art. 36 Abs. 5 VRV beim Verkehr in parallelen Kolonnen rechts an anderen Fahrzeugen vorbeifahren. Dabei ist jedoch nur das Rechtsvorbeifahren an anderen Fahrzeugen gestattet; das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist gemäss Art. 8 Abs. 3 Satz 2 VRV untersagt. BGE 124 IV 219 äussert sich präzisierend dazu.

Das Bundesgericht hatte sich mit dem Fall zu befassen, in dem auf einer Autobahn wegen eines Unfalls oder aus anderen Gründen eine bevorstehende Sperrung des rechten Fahrstreifens angezeigt wird. Nach Bundesgericht liegt kein strafbares Rechtsüberholen vor, wenn sich auf dem linken Fahrstreifen eine Kolonne staut und ein einzelnes Fahrzeug daran rechts vorbeifährt. Das auf die bevorstehende Aufhebung des Fahrstreifens hinweisende Signal bedeutet nach Bundesgericht keine Verpflichtung, sich sogleich in die linke Fahrspur einzureihen. Allerdings dürfen die auf dem rechten Streifen verbleibenden Autos ihre Fahrt nicht ungehindert fortsetzen. Sie müssen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen, ihre Geschwindigkeit den veränderten Verhältnissen anpassen und gegebenenfalls erheblich herabsetzen (Art. 32 Abs. 1 SVG). Nicht zulässig ist, auf der rechten Spur vorzupreschen, um sich möglichst weit vorn in die linke Kolonne einzureihen. Ebenso wenig darf aus der linken Kolonne ausgeschert, überholt und wieder eingebogen werden (Art. 8 Abs. 3 VRV analog). Ein Fahrzeuglenker, der sich nicht sogleich in die stockende Kolonne einfügt, sich jedoch als Einzelfahrer in angemessener Geschwindigkeit und vorsichtig auf seiner Fahrspur weiterbewegt, bis er in den linken Fahrstreifen einbiegen kann, macht sich nicht des Rechtsüberholens schuldig, auch wenn er sich nicht in einer Kolonne befindet (BGE 124 IV 219).

2.3 Vertrauensgrundsatz

2.3.1 *Kreisel*

Der Linksvortritt auf Kreiseln gilt nicht absolut. Der Vortrittsbelastete darf sich darauf verlassen, dass sich der von links kommende Vortrittsberechtigte regelkonform verhält.

Art. 41b Abs. 1 VRV sieht vor, dass vor der Einfahrt in einen Kreisel der Führer die Geschwindigkeit mässigen und den im Kreis von links herannahenden Fahrzeugen den Vortritt lassen muss. Vor

dem Inkrafttreten dieser Regelung am 1. April 1994 war das Vortrittsrecht auf Kreuzungen mit Kreiseln ausführlich in BGE 115 IV 139 untersucht worden. Laut dieser Entscheidung ist der Strassenbenutzer, der zu einem Kreiseln kommt, gehalten, jedem sich von links nähernden Fahrzeug den Vortritt zu lassen, unabhängig davon, ob sich der andere Benutzer schon im Kreiseln befindet oder in diesen hineinfährt, indem er von einer links gelegenen Strasse herkommt.

Das dem flüssigen Verkehrsablauf, der Rechts- und der Verkehrssicherheit dienende Prinzip des Linksvortritts hat das Bundesgericht mit BGE 124 IV 81 bestätigt. Gleichzeitig hat es sich aber dagegen ausgesprochen, dass das Prinzip verabsolutiert wird. Es rechtfertigt sich eine Abstufung aufgrund des Vertrauensgrundsatzes. Nach diesem aus Art. 26 Abs. 1 SVG abgeleiteten Grundsatz darf jeder sich regelkonform verhaltende Strassenbenutzer von den anderen Benutzern erwarten - solange nicht besondere Umstände dagegen sprechen -, dass sie sich ebenfalls den Verkehrsregeln entsprechend verhalten (BGE 122 IV 133). Somit hat der in einen Kreiseln einfahrende Fahrzeugführer ohne gegenteiliges Anzeichen nicht damit zu rechnen, dass zu seiner Linken unerwartet ein Fahrzeug mit übersetzter Geschwindigkeit auftaucht oder dass ein Fahrzeug plötzlich beschleunigt wird, um die Durchfahrt zu erzwingen. Der Vortrittsbelastete muss nach Bundesgericht damit rechnen können, dass sich der von links kommende Fahrzeugführer regelkonform verhält, d.h. entsprechend Art. 41b Abs. 1 VRV, seine Fahrt vor der Einfahrt in den Kreiseln verlangsamt. Aus dieser Verpflichtung zur Verlangsamung der Fahrt leitet das Bundesgericht eine besondere - nicht näher definierte - Anforderung an die Vorsicht jedes Fahrzeugführers ab, der in einen Kreiseln einfährt. Im Übrigen könne sich der von links Kommende nicht auf den Vortritt berufen, wenn er in einen im Kreiseln aufgrund eines Verkehrsstaus stillstehenden Wagen hineinfahre (BGE 124 IV 81; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 87 [1998], Nr. 111).

2.3.2 *Grenzen der Sorgfaltspflicht des vortrittsbelasteten Fahrzeugführers bei stark eingeschränkter Sicht*

L. wollte mit ihrem PW nach links in eine Hauptstrasse einbiegen. Zunächst hielt sie beim Stoppsignal ordnungsgemäss an. Als ein von links kommender, auf der Hauptstrasse fahrender Kastenwagen vor der Kreuzung anhielt, um L. das Linksabbiegen zu ermöglichen, fuhr sie langsam los. Auf der Höhe des Kastenwagens, der ihr die Sicht verdeckte, hielt sie nochmals an, um sich dann sehr langsam weiter in die Hauptstrasse hineinzutasten. In der Folge kollidierte L. mit einem Motorradfahrer, der mit etwa 50 km/h den stehenden Kastenwagen und die dahinter wartenden Fahrzeuge überholt hatte. Der Motorradfahrer zog sich verschiedene Beinverletzungen zu. Die Automobilistin wurde vom Vorwurf der fahrlässigen Körperverletzung (Art. 125 StGB) freigesprochen.

Die Automobilistin hat die Sorgfaltspflichten, die ihr das Strassenverkehrsrecht auferlegt (insbesondere Art. 36 SVG), nicht verletzt. Indem sie wegen der verdeckten Sicht auf der Höhe des Kastenwagens nochmals angehalten hatte, um sich dann langsam vorzutasten, hatte sie sich regelkonform verhalten. Sie musste aufgrund des Vertrauensgrundsatzes nicht damit rechnen, dass der Motorradfahrer in offensichtlicher Verletzung von Art. 47 Abs. 2 SVG die stehende Fahrzeugkolonne mit dieser Geschwindigkeit überholen würde (BGE 122 IV 133).

2.3.3 Linksabbiegen

Das Vertrauensprinzip kann grundsätzlich auch derjenige Fahrzeuglenker anrufen, der von einer Hauptstrasse - mit unterbrochener Sicherheitslinie am Abbiegeort - nach links in eine Nebenstrasse einbiegt. Erlaubt die Situation dem Lenker das Abbiegen ohne Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs, so ist ihm auch dann keine Regelverletzung vorzuwerfen, wenn das Abbiegemanöver anschliessend aufgrund eines nicht voraussehbaren Verhaltens eines nachfolgenden Fahrzeugführers zu einer Gefährdung führt. Mangels gegenteiliger Anzeichen muss der Abbiegende insbesondere nicht damit rechnen, dass ein nachfolgendes Fahrzeug überraschend mit weit übersetzter Geschwindigkeit auftaucht oder dass ein bereits sichtbarer Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit plötzlich stark erhöht, um verkehrsregelwidrig links zu überholen.

Im konkreten Fall war der Automobilist nicht verpflichtet, unmittelbar vor dem Abbiegen nach links noch einmal nach hinten zu blicken, nachdem er bei seinem Kontrollblick in den Rückspiegel rund vierzig Meter vor dem Manöver kein nachfolgendes Fahrzeug wahrgenommen hatte. Der beim Linksabbiegen erfolgte Zusammenstoss mit einem Motorradfahrer, der den Richtungsanzeiger des Autos übersehen und daher unvorhersehbar und trotz Sicherheitslinie zum Überholen angesetzt hatte, konnte dem Automobilisten nicht als ungenügende Rücksichtnahme auf nachfolgende Fahrzeuge (Art. 34 Abs. 3 SVG) angelastet werden ('Die Praxis des Bundesgerichts' 87 [1998], Nr. 125).

2.4 Beherrschen des Fahrzeugs

Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Er muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden (Art. 3 Abs. 1 VRV).

Das Bundesgericht bestätigte seine Rechtsprechung, wonach sich das Mass der Aufmerksamkeit, das vom Fahrzeugführer verlangt wird, nach den gesamten Umständen richtet - namentlich nach Verkehrsdichte, örtlichen Verhältnissen, Zeit, Sicht und voraussehbaren Gefahrenquellen. Wenn der

Fahrzeugführer sein Augenmerk im Wesentlichen auf bestimmte Stellen zu richten hat, so kann ihm für andere eine geringere Aufmerksamkeit zugebilligt werden (BGE 103 IV 101).

Wer am Steuer eines Sattelschleppers aus einer Stoppstrasse heraus eine Strasse überqueren will, muss seine Aufmerksamkeit in erster Linie dem vortrittsberechtigten Querverkehr zuwenden. Er ist nicht verpflichtet, vorsorglich nach Verkehrsteilnehmern Ausschau zu halten, die sich in krasser Verletzung der Verkehrsregeln in den Verkehr einfügen. Insbesondere muss er nicht damit rechnen, dass ihm eine Mofafahrerin auf der verkehrten Strassenseite entgegenkommt. Mit dieser Begründung wurde im konkreten Fall der Lenker eines Sattelschleppers vom Vorwurf der fahrlässigen Tötung freigesprochen. Er wurde, aus einer Stoppstrasse herausfahrend, von einer ihm auf der verkehrten Strassenseite entgegenkommenden Mofafahrerin (ohne Helm) überrascht und konnte den Zusammenstoss nicht mehr verhindern (BGE 122 IV 225).

2.5 Vereitelung einer Blutprobe

Nach Art. 91 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 91 Abs. 1 SVG wird mit Gefängnis oder Busse bestraft, wer sich vorsätzlich einer Blutprobe, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung er rechnen musste, entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt.

Der Fahrzeuglenker, der vor dem Eintreffen der benachrichtigten Polizei den Ort des Geschehens verlässt, erfüllt den Tatbestand der Vereitelung einer Blutprobe nur, wenn er gleichzeitig die Meldepflicht bei Unfall mit Personen- oder mit Sachschäden (Art. 51 SVG) verletzt und wenn die Anordnung der Blutprobe nach den gesamten relevanten Umständen auch für ihn sehr wahrscheinlich war (Bestätigung der Rechtsprechung).

Ausschlaggebend ist nach Bundesgericht der Umstand, dass Art. 91 Abs. 3 SVG an einen Sachverhalt anknüpft, der die Pflicht auferlegt, sich zur Verfügung zu halten. Ein solcher auslösender Sachverhalt liege grundsätzlich nur in der Verletzung der in Art. 51 SVG statuierten Meldepflichten bei Unfällen mit Personen- oder mit Sachschäden. Nur wenn weitere Abklärungen über den Unfallhergang naheliegen, lasse sich sagen, der Fahrzeuglenker müsse mit hoher Wahrscheinlichkeit mit der Anordnung einer Blutprobe rechnen.

Im konkreten Fall war ein Mann nach gemeinsamem Alkoholgenuss mit seiner Freundin in Streit geraten. Schliesslich kam es dazu, dass der Mann das Auto der Frau mit dem eigenen Wagen von hinten einige Meter weit vor sich her schob, danach ausstieg und mit dem Ellenbogen das Seitenfenster des Personenwagens einschlug, in dem sich seine Freundin eingeschlossen hatte. Als die durch Zeugen gerufene Polizei eintraf, war der Mann verschwunden und blieb in jener Nacht unauffindbar. Da abgesehen vom Seitenfenster, das nicht durch ein Fahrmanöver, sondern

handgreiflich zertrümmert wurde, kein Schaden entstanden war, bestand für den Autolenker keine gesetzliche Pflicht, die Polizei zu benachrichtigen (Art. 51 SVG). Nach Bundesgericht konnte er daher nicht wegen Vereitelung einer Blutprobe bestraft werden, sondern einzig wegen Nötigung (BGE 124 IV 175).

2.6 Verweigerung eines Blastests

Verstösst ein verdächtiger Automobilist gegen die Pflicht, sich einem Blastest zu unterziehen, und veranlasst er dadurch eine Blutprobe, so können ihm die Verfahrenskosten auferlegt werden, auch wenn die Messung weniger als 0,8 Promille Alkohol im Blut ergibt.

Grundsätzlich ist bei Einstellung eines Strafverfahrens die Kostenaufgabe verfassungsrechtlich nur zulässig, wenn der Angeschuldigte in zivilrechtlich vorwerfbarer Weise gegen eine geschriebene oder ungeschriebene Verhaltensnorm klar verstossen hat. Die Pflicht, sich einem Blastest zu unterziehen, ergibt sich aus Art. 138 VZV. Dagegen versties ein Automobilist, den zwei Polizisten frühmorgens auf einem Autobahnrastplatz schlafend entdeckt hatten. Der der Angetrunkenheit verdächtige Lenker verunmöglichte die polizeiliche Atemkontrolle, indem er mehrmals absichtlich danebenblies. Nach Bundesgericht liegt keine Willkür vor, wenn dem Betroffenen in diesem Fall die Verfahrenskosten auferlegt werden (Urteil vom 14. August 1998).

2.7 Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ)

2.7.1 Verminderung der Zurechnungsfähigkeit

Ein Fahrzeuglenker setzte sich mit gut zwei Promille Alkohol im Blut ans Steuer. Im Lauf der Fahrt liess er sich zu einer gefährlichen Verfolgungsjagd provozieren, als ihm ein anderer Automobilist den Vortritt so brüsk abschnitt, dass er eine Vollbremsung einleiten musste. Der betrunkene Fahrer wendete sein Auto und versuchte den anderen Verkehrsteilnehmer mit weit übersetzter Geschwindigkeit einzuholen. Bevor dies gelang, fuhr der Verfolger indes von hinten auf ein weiteres Fahrzeug auf, wobei drei Personen verletzt wurden. Das Obergericht verurteilte den Lenker in zweiter Instanz zu zehn Monaten Gefängnis unbedingt und einer Busse von Fr. 2000.--. Das Bundesgericht hiess eine dagegen geführte Nichtigkeitsbeschwerde gut und wies die Sache zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurück, die zu prüfen hatte, ob und inwieweit die Zurechnungsfähigkeit des Betroffenen im Zusammenhang mit den auf der Verfolgungsjagd begangenen Straftaten vermindert war (BGE 120 IV 169).

In der Folge holte das Obergericht bei der Psychiatrischen Klinik Königsfelden ein Gutachten und eine ergänzende Stellungnahme ein. Das Obergericht bestätigte daraufhin sein früheres Urteil; eine Verminderung der Zurechnungsfähigkeit liege nicht vor. Das Bundesgericht hat mit BGE 122 IV 49 eine dagegen erhobene staatsrechtliche Beschwerde mit folgender Begründung abgewiesen:

Bei einer Blutalkoholkonzentration zwischen zwei und drei Promille bestehe eine Vermutung auf Verminderung der Zurechnungsfähigkeit, die jedoch im Einzelfall durch Gegenindizien umgestossen werden könne. Im konkreten Fall nenne das Gutachten gewichtige Gegenindizien, die geeignet seien, die Vermutung der verminderten Zurechnungsfähigkeit umzustossen. Daher sei der Entscheid der Vorinstanz nicht willkürlich (BGE 122 IV 49).

2.7.2 Alkohol im Schlafwandel konsumiert

Die Walliser Strafjustiz hat den Grundsatz "in dubio pro reo" verletzt, als sie einen mit 1,19 Promille ertappten Automobilisten, der den Alkohol im Schlafwandel konsumiert hatte, zu einer Gefängnisstrafe von 10 Tagen und einer Busse von Fr. 2000.-- verurteilte.

Das Bundesgericht hielt es aufgrund der Aktenlage für nicht erwiesen, dass der Mann vor der morgendlichen Fahrt zur Arbeit die Symptome des nächtlichen Alkoholkonsums hätte bemerken müssen (Urteil vom 10. Juni 1997).

2.7.3 Einweisung in eine Klinik für Suchttherapie

Nach der Luzerner Strafprozessordnung kann eine vorsorgliche Massnahme im Sinn von Art. 44 StGB angeordnet werden, wenn eine ärztliche Untersuchung ergibt, dass der Angeschuldigte trunksüchtig ist und dringend einer besonderen Behandlung bedarf. Voraussetzung ist allerdings, dass der Alkoholiker eines mit der Sucht zusammenhängenden Verbrechens oder Vergehens beschuldigt wird.

Gestützt auf diese Bestimmung wurde ein alkoholkranker Automobilist, der mit 3,37 Promille am Steuer erwischt worden war, gegen seinen Willen in eine Klinik für Alkoholranke eingewiesen. Das Bundesgericht schützte diesen Entscheid der Luzerner Justiz. In den Erwägungen wird dargelegt, dass die angefochtene Bestimmung der kantonalen Strafprozessordnung weder die EMRK noch die BV verletze. Die streitige Massnahme diene nicht primär der Sicherung des Strafverfahrens und des Straf- oder Massnahmenvollzugs, sondern sei eine dringliche Massnahme zum Schutz der öffentlichen Sicherheit sowie der Sicherheit und Gesundheit des Beschwerdeführers selber. Somit bestehe kein Widerspruch zu Art. 5 Ziff. 1 lit. e EMRK, der die Einweisung von Alkoholikern in

entsprechende Kliniken als konventionskonform bezeichnet, sofern entweder die Gefährdung der Öffentlichkeit oder Selbstgefährdung gegeben ist. Im konkreten Fall durfte die Vorinstanz angesichts der eindeutigen fachärztlichen Diagnose davon ausgehen, dass der akute Krankheitszustand die vorsorgliche zwangsweise Unterbringung des Angeschuldigten in einer Suchtklinik rechtfertigt (Urteil vom 22. Juli 1997).

2.8 Missachtung des Halteverbotssignals mit Zusatztafel "ausgenommen Ein- und Aussteigenlassen"

Das Bundesgericht hält fest, dass die Zusatztafel "ausgenommen Ein- und Aussteigenlassen" zum Halteverbot (Signal Nr. 2.49) zulässig ist, obwohl die Signalisationsverordnung (SSV) lediglich solche für zeitweilige Ausnahmen vom Halteverbot ausdrücklich vorsieht (Art. 30 Abs. 4 und Art. 65 Abs. 2 SSV). Dies ergebe sich unter anderem aus Art. 17 Abs. 1 SSV.

Weiter legt das Bundesgericht dar, das Signal "Halten verboten" untersage das freiwillige Halten (Art. 30 Abs. 1 SSV). Die Zusatztafel "ausgenommen Ein- und Aussteigenlassen" gestatte das Halten zum Zwecke des Ein- und Aussteigenlassens von Personen. Der Fahrzeugführer müsse dabei zwar nicht im, aber beim Fahrzeug bleiben. Er darf mithin aus dem Wagen aussteigen, um den Passagieren beim Ein- oder Aussteigen behilflich zu sein und ihr Gepäck ein- oder auszuladen. Unter Umständen darf er sich auch einige Schritte vom Fahrzeug entfernen, um die Passagiere, insbesondere ältere oder gehbehinderte Personen, an einer geeigneten Stelle in Empfang zu nehmen oder zu verabschieden.

Im konkreten Fall hatte der Fahrzeuglenker sein Auto im Halteverbot abgestellt und war für einige Minuten im Zürcher Hauptbahnhof verschwunden, um einen Freund am Perron abzuholen. Dieses Verlassen des Fahrzeugs ist nach Bundesgericht durch den Erlaubnisvorbehalt "ausgenommen Ein- und Aussteigenlassen" zum Halteverbotssignal nicht mehr gedeckt. Das Bundesgericht bestätigte damit die Verurteilung zu einer Busse von Fr. 60.-- (BGE 122 IV 136).

2.9 Anhalten auf der Gegenfahrbahn

Das Bundesgericht hat die Verurteilung eines Autolenkers wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung (Art. 125 StGB) bestätigt, der sein Fahrzeug nachts mit eingeschaltetem Abblendlicht auf der Gegenfahrbahn neben einem bereits am Strassenrand stehenden Wagen angehalten hatte, um sich mit dessen Lenker zu unterhalten. Kurz darauf waren die beiden Autos, welche die dem Gegenverkehr zur Verfügung stehende Strassenhälfte völlig blockierten, von einem dritten Wagen gerammt worden, dessen stark alkoholisierte Fahrer sich dabei schwerste Verletzungen zuzog.

Nach Art. 37 Abs. 2 SVG dürfen Fahrzeuge dort nicht angehalten oder abgestellt werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten. Das Anhalten eines Fahrzeugs in zweiter Position, wodurch eine Fahrbahn ganz versperrt wird und die entgegenkommenden Fahrzeuge auf die gegenüberliegende Seite ausweichen müssen, stellt eine wesentliche Behinderung des Verkehrs dar, die gegen die Sicherheitsregel des Art. 37 Abs. 2 SVG verstösst.

Zwischen der schuldhaften Verletzung dieser Vorsichtspflicht und der erlittenen Verletzung muss ausserdem ein adäquater Kausalzusammenhang bestehen. Dies wurde bejaht, da ein Lenker, der sein Fahrzeug mitten auf der Fahrbahn anhält und sie derart versperrt, dass die korrekt entgegenkommenden Fahrzeuge auf die Gegenfahrbahn ausweichen müssen, ein unerwartetes Hindernis darstellt und eine gefährliche Situation schafft, die einen Unfall auslösen kann. Unter diesen Umständen ist es nicht ausserordentlich und unvorhersagbar, dass es ein Fahrzeugführer aufgrund einer Unachtsamkeit, einer Geschwindigkeitsüberschreitung oder einer unangebrachten Reaktion nicht schafft, den Unfall zu verhindern. Der adäquate Kausalzusammenhang wurde also durch den Umstand, dass der verletzte Autolenker schwer alkoholisiert war, nicht unterbrochen; im Strafrecht gibt es keine Kompensation des Verschuldens ('Die Praxis des Bundesgerichts' 86 [1997], Nr. 95).

2.10 Pflichtwidriges Verhalten bei Unfall

2.10.1 Voraussetzungen für eine strafbare Führerflucht

Das Bundesgericht musste folgenden Konflikt zwischen zwei Automobilisten beurteilen: Ein Lenker hatte den andern mehrfach in seiner freien Fahrt behindert. Im weiteren Verlauf des Streits fasste der schikanierte Lenker den Griff der Fahrertüre des mittlerweile angehaltenen Autos. Aus Angst gab der im Fahrzeug sitzende Automobilist Gas, brachte seinen Kontrahenten zu Fall und verletzte ihn dadurch an einem Finger der rechten Hand. Das Gericht musste beurteilen, ob sämtliche Voraussetzungen einer strafbaren Führerflucht (Art. 92 Abs. 2 SVG) vorlagen.

Wenn ein Fahrzeugführer, der bei einem Verkehrsunfall einen Menschen getötet oder verletzt hat, die Flucht ergreift, so wird er mit Gefängnis bestraft (Art. 92 Abs. 2 SVG). Nach Auffassung des Bundesgerichts flüchtet im Sinn dieser Norm auch derjenige, der nach einem Unfall mit seinem Personenwagen die Flucht vor einem Fussgänger ergreift, diesen dabei anfährt und im Wissen darum seine Flucht fortsetzt. Ausserdem wird im Entscheid die Rechtsprechung bestätigt, wonach schon kleine Schürfungen oder geringfügige Prellungen genügen, damit jemand als verletzt im Sinn von Art. 92 Abs. 2 SVG gilt (BGE 95 IV 150). Eine Person gilt nur dann nicht als verletzt, wenn sie absolut geringfügige, praktisch bedeutungslose Schäden erlitten hat, denen kaum Beachtung geschenkt werden muss (BGE 83 IV 42).

Damit korrigierte das Bundesgericht die Vorinstanz, welche die Verletzung des Mannes in Missachtung von Art. 92 Abs. 2 SVG verneinte (BGE 122 IV 356).

2.11 Vortrittsrecht

- Wer über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse hinausfährt, muss den Benützern dieser Strassen den Vortritt gewähren (Art. 15 Abs. 3 VRV). Eine Aufpflasterung kann dann einem Trottoir im Sinn von Art. 15 Abs. 3 VRV gleichgesetzt werden, wenn die Trottoireigenschaft für die Verkehrsteilnehmer optisch unmittelbar erkennbar ist (BGE 123 IV 218).
- Gemäss Art. 36 Abs. 2 SVG hat auf Strassenverzweigungen das von rechts kommende Fahrzeug Vortritt. Da Ausnahmen von der allgemeinen Regel des Rechtsvortritts unfallträchtig sind, kommen sie mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit nur für Fälle in Betracht, die auch ohne Signalisierung für alle Beteiligten - selbst für Ortsunkundige und bei erschwerten Sichtverhältnissen - zweifelsfrei erkennbar sind. Im Zweifel ist daher für die normale Ordnung, nicht für die Ausnahme zu entscheiden. Das SVG sieht Ausnahmen von der Rechtsvortrittsregel zunächst für gekennzeichnete Hauptstrassen und bei abweichenden Regelungen durch Signale oder die Polizei vor (Art. 36 Abs. 2 SVG). Ausserdem kann keinen Rechtsvortritt beanspruchen, wer aus Fabrik-, Hof- oder Garageausfahrten, Feldwegen, Radwegen, Parkplätzen, Tankstellen oder über ein Trottoir auf eine Strasse fährt (Art. 15 Abs. 3 VRV). Bleibt zweifelhaft, ob eine solche Ausnahme von der Rechtsvortrittsregel gegeben ist, stellt die Rechtsprechung des Bundesgerichts auf die Bedeutung des fraglichen Verkehrswegs ab - namentlich im Vergleich mit der Strasse, in die er einmündet. So wurde festgestellt, dass kein Rechtsvortritt gilt, wo kleine Strässchen, die nur wenigen Personen offen stehen oder als Sackgassen einige Häuser erschliessen, in eine Durchgangsstrasse führen (BGE 117 IV 498). Dies stets unter der Voraussetzung, dass dem kleineren Weg verkehrsmässig eine eindeutig untergeordnete Bedeutung zukommt. Im konkreten Fall wurde das Recht auf Vortritt eines Autolenkers bejaht, der von rechts aus der Zufahrtsstrasse zu einem Einkaufszentrum in eine Nebenstrasse gefahren war ('Die Praxis des Bundesgerichts' 87 [1998], Nr. 123).

2.12 Verletzung von Verkehrsregeln

2.12.1 Radfahlerin missachtet Gelblicht

Wer mit einem Fahrrad trotz Gelblicht die Durchfahrt bei einer Lichtsignalanlage erzwingen will, gefährdet andere Verkehrsteilnehmer und handelt rücksichtslos im Sinn von Art. 90 Ziff. 2 SVG.

Das Bundesgericht hatte den Fall einer Radfahlerin zu beurteilen, die auf eine Verzweigung zufuhr. Als sie sich ungefähr fünf Meter vor der Ampel befand, schaltete die Lichtsignalanlage von Grün auf Gelb. Die Anhaltstrecke der Radfahlerin auf der feuchten Fahrbahn betrug zwischen 4,5 und 5,1 Meter. Dennoch fuhr sie mit auf 10 - 10,8 km/h beschleunigter Geschwindigkeit weiter und

missachtete das Gelblicht. Beim Linksabbiegen stiess sie auf der Kreuzung mit einem Personewagen zusammen, dessen Lenkerin korrekt nach dem Wechsel auf Grün langsam angefahren war.

Nach Auffassung des Bundesgerichts hatte die Radfahrerin eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinn von Art. 90 Ziff. 2 SVG begangen. Damit hat das Bundesgericht erstmals die für Motorfahrzeuglenker entwickelte Rechtsprechung im Zusammenhang mit der Missachtung von Lichtsignalanlagen (BGE 118 IV 84) auch für Radfahrer angewandt.

Missachtet ein Radfahrer ein Gelb- oder Rotlicht, gefährdet er nicht nur sich selbst in hohem Masse, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer. Sein Fehlverhalten kann andere Verkehrsteilnehmer zu gefährlichen Reaktionen (brüskes Bremsen usw.) verleiten und dadurch unter Umständen eine ganze Gefahrenkette auslösen. Mit solchem Verhalten sind nach Bundesgericht die objektiven Tatbestandsmerkmale von Art. 90 Ziff. 2 SVG erfüllt, da für deren Bejahung bereits eine erhöhte abstrakte Gefährdung der andern Verkehrsteilnehmer genügt.

Aber auch die subjektiven Tatbestandsmerkmale von Art. 90 Ziff. 2 SVG sind bei solchem Verhalten erfüllt. Ein Radfahrer, der trotz ausreichender Möglichkeit während der Gelbphase anzuhalten mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfährt, handelt rücksichtslos und grobfahrlässig im Sinn dieser Norm, auch wenn er hofft, noch vor dem Umschalten auf Rot an der Ampel vorbeizukommen (BGE 123 IV 88).

2.12.2 Weiterfahren trotz Übermüdung

Wer beim Lenken eines Autos ermüdet und bei den ersten Anzeichen von Schlaf nicht umgehend - im Autobahnverkehr auf dem Pannestreifen - anhält, handelt nach Bundesgericht grobfahrlässig und gefährdet andere Verkehrsteilnehmer in schwerer Weise (vgl. Urteil vom 14. Juli 1995). Im Fall eines Unfalls riskiert er, dass Versicherungsleistungen gekürzt oder verweigert werden.

Zu beurteilen war der Fall des Lenkers eines Mietwagens, der vom Vermieter wegen grober Fahrlässigkeit zur Kasse gebeten worden war, da er nach zehnstündiger nächtlicher Autobahnfahrt in Richtung Portugal am Steuer eingeschlafen war und einen Unfall verursacht hatte. Indem der Lenker die Anzeichen von Müdigkeit ignoriert und sein Fahrzeug nicht sofort zum Stillstand gebracht hatte, verletzte er ein elementares Vorsichtsgebot, das jeder vernünftige Mensch in vergleichbarer Situation befolgen würde. Dies galt umso mehr, als sich der Vorfall auf einer Autobahn ereignete, wo zudem dichter Ferienverkehr herrschte. Der Autovermieter durfte den fahrlässigen Lenker daher gestützt auf die Vertragsklausel zur Kasse bitten (Urteil vom 5. August 1997).

2.12.3 Verhaltensregeln für Radfahrer auf einem gemeinsamen Fuss- und Radweg mit seitlich einmündendem Fussweg

X. fuhr mit seinem Fahrrad auf einem als gemeinsamer Fuss- und Radweg signalisierten Quai. Als er links an einer Fussgängergruppe vorbeifuhr, betrat Y. aus einem Fussweg von links den Quai. Beim Zusammenstoss verletzte sich Y. am rechten Fuss.

Der Radfahrer hat durch sein Verhalten den Tatbestand der fahrlässigen Körperverletzung nicht erfüllt. Er hat keine Verkehrsregeln verletzt. Das SVG und die dazugehörigen Verordnungen kennen keine besonderen Verhaltensregeln für Radfahrer auf einem gemeinsamen Fuss- und Radweg, wenn seitlich ein Fussweg einmündet.

Radfahrer haben auf einem gemeinsamen Rad- und Fussweg auf Passanten Rücksicht zu nehmen, wo erforderlich die Sicherheit zu wahren und nötigenfalls anzuhalten (Art. 33 Abs. 4 Satz 3 SSV). Diese Bestimmung ist aber nur dort anwendbar, wo sich die beiden Kategorien von Verkehrsteilnehmern bereits auf dem gemeinsamen Rad- und Fussweg befinden, nicht jedoch in der Situation, wo ein Fussgänger aus einem seitlich einmündenden Fussweg die gemeinsame Verkehrsfläche betritt. Da der fragliche Fussweg auch keine Verzweigung darstellte, musste der Radfahrer ebenso wenig Art. 35 Abs. 4 SVG beachten, der das Überholen auf unübersichtlichen Verzweigungen verbietet. Er durfte also an den rechts auf dem Quai stehenden Fussgängern vorbeifahren und dabei die linke übersichtliche und freie Seite des Quais benutzen. Wegen einer Mauer, die die Sicht auf den einmündenden Fussweg vollständig verdeckte, war für den Radfahrer kaum erkennbar, dass sich dahinter ein Fussgänger befand. Unter diesen Umständen musste er nicht damit rechnen, dass ein Fussgänger ohne Kontrollblick, unmittelbar und überraschend hinter der Mauer auf den Quai treten würde. Folglich konnte dem Radfahrer auch nicht vorgeworfen werden, er habe seine allgemeinen Sorgfaltspflichten verletzt und dabei das erlaubte Risiko überschritten ('Die Praxis des Bundesgerichts' 88 [1999], Nr. 25).

2.13 Hinderung einer Amtshandlung

Wer sich durch Flucht einer Ausweiskontrolle durch einen Polizeibeamten entzieht um einer Strafverfolgung zu entgehen, macht sich der Hinderung einer Amtshandlung nach Art. 286 StGB schuldig (Bestätigung der Rechtsprechung).

Aus Art. 305 StGB, wonach mit Gefängnis bestraft wird, wer jemand anderen der Strafverfolgung, dem Strafvollzug oder einer im Gesetz vorgesehenen Massnahme entzieht, ergibt sich, dass die Selbstbegünstigung als solche straflos bleibt. Sobald allerdings mit der Selbstbegünstigung ein allfälliges weiteres Delikt - z.B. Hinderung einer Amtshandlung im Sinn von Art. 286 StGB -

verbunden ist, bleibt dieses nach Bundesgericht strafbar. Den Tatbestand von Art. 286 StGB erfüllt, wer eine Behörde, ein Mitglied einer Behörde oder einen Beamten an einer Handlung hindert, die innerhalb ihrer Amtsbefugnisse liegt. Die Ausweiskontrolle bildet eine notwendige Vorbereitungshandlung für den Entscheid darüber, ob eine Verzeigung zu erfolgen hat oder nicht. Sie ist deshalb nach Bundesgericht mindestens eine wesentliche Begleithandlung für den Vollzug einer amtlichen Aufgabe und fällt damit unter den Begriff der Amtshandlung im Sinn von Art. 285/286 StGB. Die klare Verweigerung des Vorzeigens der Ausweise, insbesondere das Wegfahren zur Verunmöglichung der Kontrolle, muss daher immer nach Art. 286 StGB bestraft werden (BGE 124 IV 127).

2.14 Fahrlässige Störung des Eisenbahnverkehrs

Nicht jeder Zusammenstoss zwischen einem Auto und einer Eisenbahn führt zu einer erheblichen Gefährdung der Passagiere und des Personals im Zug. Daher macht sich ein Autolenker, der mit seinem Wagen einen unbewachten Bahnübergang blockiert und so eine Schnellbremsung oder gar eine Kollision provoziert, nicht in jedem Fall wegen fahrlässiger Störung des Eisenbahnverkehrs strafbar (Art. 238 Abs. 2 StGB).

Im konkreten Fall wollte ein Automobilist bei einem unbewachten Bahnübergang in die Hauptstrasse einbiegen und hielt unmittelbar vor dem Geleise, aber bereits im Lichtraumprofil der Bahn, an. In diesem Moment nahte ein Zug. Trotz geringer Geschwindigkeit und einer sofortigen Schnellbremsung kam es auf dem Bahnübergang zur Kollision. Das Auto wurde rund 13 Meter mitgeschleift und total zerstört. Am Zug entstanden nur Lackschäden, verletzt wurde niemand und die Bahn konnte ihre Fahrt bereits nach 13 Minuten fortsetzen.

Eine fahrlässige Störung des Eisenbahnverkehrs ist nur dann strafbar, wenn Leib und Leben von Menschen oder fremdes Eigentum erheblich gefährdet werden. Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit bestand, dass eine erhebliche Gefahr eintreten könnte. Dass der Autofahrer sein Fahrzeug und dessen Insassen einer erheblichen Gefahr ausgesetzt hatte blieb unbeachtet, da diese nicht unter den Tatbestand der Störung des Eisenbahnverkehrs fallen. Für den Zug und seine Insassen war im beurteilten Fall nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge nicht mit einer erheblichen Gefährdung zu rechnen. Daher sprach das Bundesgericht den Automobilisten frei (BGE 124 IV 114)

3. Unfallversicherung

3.1 Schleudertrauma und psychische Unfallfolgen

In Fällen, in denen die zum typischen Beschwerdebild eines Schleudertraumas der Halswirbelsäule gehörenden Beeinträchtigungen zwar teilweise gegeben sind, im Vergleich zur vorliegenden ausgeprägten psychischen Problematik aber ganz in den Hintergrund treten, ist die Beurteilung des für die Leistungspflicht des Unfallversicherers nach dem Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG) vorausgesetzten adäquaten Kausalzusammenhangs zwischen Unfallereignis und nachfolgend einsetzenden psychischen Gesundheitsstörungen, die die Arbeits- und Erwerbsfähigkeit beeinträchtigen, unter dem Gesichtspunkt einer psychischen Fehlentwicklung nach Unfall vorzunehmen. Damit bestätigt das Bundesgericht seine mit BGE 115 V 133 präzisierte Rechtsprechung zu den psychischen Unfallfolgen. Nur wenn dem Unfallereignis für die Entstehung einer psychisch bedingten Erwerbsunfähigkeit eine rechtlich massgebende Bedeutung zukommt, kann der adäquate Kausalzusammenhang bejaht werden. Dies trifft dann zu, wenn der Unfall objektiv eine gewisse Schwere aufweist oder mit anderen Worten ernsthaft ins Gewicht fällt (BGE 115 V 141).

Ausserdem hält das Bundesgericht daran fest, dass im Recht der sozialen Unfallversicherung der Adäquanz als Wertungselement im Hinblick auf eine versicherungsmässig vernünftige und gerechte Abgrenzung haftungsbegründender und -ausschliessender Unfälle andere Beurteilungskriterien und Massstäbe zugrunde gelegt werden müssen als im Haftpflichtrecht (BGE 123 V 98).

4. Haftpflichtrecht

4.1 Haftung des Motorfahrzeughalters/adäquater Kausalzusammenhang

S. erlitt als Beifahrer von C. in dessen Personenwagen einen Unfall. C. missachtete ein Rotlicht und kollidierte mit einem korrekt von rechts herannahenden Motorroller. Daraufhin klagte S. gegen die Versicherung des fehlbaren Autolenkers auf Bezahlung von Fr. 231'353.-- nebst Zins, da er bei der Kollision ein Schleudertrauma der Halswirbelsäule erlitten hatte, das in der Folge zu einer hundertprozentigen Arbeitsunfähigkeit geführt habe.

Strittig war einerseits der adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem Unfall und den Beschwerden des Klägers S. Andererseits ging es um die Frage, ob im Haftpflicht- und im Sozialversicherungsrecht dieselben Adäquanzkriterien gelten.

Ein Ereignis (Unfall) hat nach Bundesgericht und Eidgenössischem Versicherungsgericht (EVG) dann als adäquate Ursache des Schadenseintritts zu gelten, wenn er nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und nach der allgemeinen Lebenserfahrung an sich geeignet ist, einen Erfolg von der Art des eingetretenen herbeizuführen, der Eintritt desselben also durch das Ereignis allgemein als begünstigt erscheint. Rechtspolitischer Zweck der Adäquanz ist eine Begrenzung der Haftung. Die Beurteilung des adäquaten Kausalzusammenhangs bedarf richterlicher Wertung, die gemäss Art. 4 des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs (ZGB) nach Recht und Billigkeit vorzunehmen ist. Es muss entschieden werden, ob eine unfallbedingte Störung billigerweise noch dem Schädiger oder Haftpflichtigen zugerechnet werden darf. Das Gericht hat dabei die gesamten Umstände des Einzelfalls, aber auch den Zweck einer Norm zu berücksichtigen. Die Abgrenzung adäquater Unfallfolgen von inadäquaten kann im Haftpflicht- und im Sozialversicherungsrecht also unterschiedlich ausfallen, weil die unterschiedliche rechtspolitische Zielsetzung der beiden Rechtsgebiete bei der Konkretisierung der Generalklausel Adäquanz berücksichtigt werden muss. Im konkreten Fall musste die Adäquanzprüfung nach haftpflichtrechtlichen Kriterien erfolgen (BGE 123 III 110).

4.2 Schadenersatz zwischen Motorfahrzeughaltern

Gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursachten Schaden. Wird ein Schaden durch mehrere Motorfahrzeuge hervorgerufen, so stellt sich die Frage nach der Haftungskollision. Diese wird in Art. 61 SVG geregelt. Bei der körperlichen Schädigung eines Halters sieht Art. 61 Abs. 1 SVG vor, dass der Schaden den Haltern aller beteiligter Fahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt wird, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen. Diese Regelung gilt auch für den durch die Körperschädigung bzw. Tötung eines Halters hervorgerufenen Versorgerschaden.

Im konkreten Fall konnte den Haltern der beiden Unfallfahrzeuge (Lastwagen/Personenwagen) kein Verschulden angelastet werden. Insbesondere konnte dem Halter des Lastwagens die falsche Einstellung der Bremsen durch einen Garagisten nicht als Verschulden angelastet werden, da der Garagist keine betriebsbezogene Hilfsperson ist. Die fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs wurde daher als besonderer Umstand im Sinn von Art. 61 Abs. 1 SVG beurteilt; dabei wurde die höhere Betriebsgefahr des Lastwagens und dessen fehlerhafte Beschaffenheit in einem Haftungsanteil von 90 Prozent gewichtet (BGE 123 III 274).

4.3 Haftung des Motorfahrzeughalters; Mitverschulden des Geschädigten, Genugtuung

Wenn ein Motorfahrzeug zum Gebrauch entwendet wird (Strolchenfahrt), der Entwender die Kontrolle über das Fahrzeug verliert und der Beifahrer dadurch verletzt wird, dann haftet der Halter (bzw. sein Versicherer), dessen Motorfahrzeug entwendet worden ist, gegenüber dem verletzten Beifahrer für das Verschulden des Entwenders, sofern der Beifahrer keine Kenntnis von der widerrechtlichen Entwendung hatte (Art.75 SVG).

Der Halter wird von der Haftpflicht befreit, wenn er nachweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch ein grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht wurde, ohne dass ihn selber oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft und ohne dass eine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs zum Unfall beigetragen hat (Art. 59 Abs. 1 SVG). Das Verschulden des Geschädigten muss ein ausschliessliches schweres sein, damit der Halter befreit werden kann. Im konkreten Fall wurde ein ausschliessliches schweres Verschulden des verletzten Beifahrers verneint, da auch die Rolle des Entwenders berücksichtigt werden musste.

In einem solchen Fall - wenn sich der Halter nicht gemäss Abs. 1 befreien kann - kann man höchstens Art. 59 Abs. 2 SVG zur Anwendung bringen, der dem Richter erlaubt, die Entschädigung festzusetzen, indem er alle Umstände berücksichtigt.

Art. 59 Abs. 1 und 2 SVG sind nach Bundesgericht sowohl auf die Wiedergutmachung des materiellen Schadens als auch der seelischen Unbill anwendbar. Der Hinweis in Art. 62 SVG auf das Obligationenrecht (OR) zielt nur auf diejenigen Bestimmungen ab, die die Modalitäten der Genugtuung festsetzen. Die Voraussetzungen der Haftung für Halter und Lenker bestimmen sich einzig nach Art. 58 ff SVG.

Im konkreten Fall haben die kantonalen Gerichte fälschlicherweise jegliches Recht des verletzten Beifahrers auf eine Entschädigung verneint. Angesichts des Verschuldens des Lenkers und des dem Gebrauch eines Motorfahrzeugs inhärenten Risikos konnte aufgrund von Art. 59 Abs. 2 SVG einzig eine Herabsetzung in Betracht kommen (BGE 124 III 182; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 87 [1998], Nr. 104).

5. Verschiedenes aus dem Bereich Strassenverkehr

5.1 Parkgebühren

Nach Art. 37 Abs. 2 BV dürfen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen keine Gebühren erhoben werden. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung gewährleistet diese Norm die Gebührenfreiheit

nur für den Verkehr im Rahmen des Gemeingebrauchs. Dazu gehört auch das kurzfristige Parkieren, weshalb dafür höchstens eine Kontrollgebühr verlangt werden darf. Längeres Parkieren stellt gesteigerten Gemeingebrauch dar, dessen Regelung in der kantonalen Kompetenz liegt. Die Kantone können dafür auch Benützungs- oder Lenkungsabgaben erheben.

Nach bisheriger bundesgerichtlicher Praxis war die Einführung einer Parkplatzgebühr für längeres Parkieren nur zulässig, wenn in angemessenem Abstand genügend unentgeltliche Parkplätze zur Verfügung standen. In Änderung dieser Rechtsprechung gilt neu, dass Gebühren für nicht mehr gemeinverträgliches Parkieren erhoben werden dürfen, unabhängig davon, ob in der Nähe unentgeltliche Parkplätze vorhanden sind oder nicht. Die Frage, ob eine Parkgebühr im Sinn einer Benützungs- oder Lenkungsabgabe zulässig ist, beurteilt sich somit einzig danach, ob das Parkieren als schlichter oder als gesteigerter Gemeingebrauch zu beurteilen ist.

Das Bundesgericht hat bislang noch nicht allgemeingültig festgelegt, bis zu welcher Zeitdauer das Parkieren noch als Gemeingebrauch bezeichnet werden kann. Nebst der Zeitdauer sind jedenfalls auch die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Je nach Örtlichkeit kann gemeinverträgliches Kurzparkieren zwischen 15 und 120 Minuten dauern. Die Parkdauer, die noch als gemeinverträglich bezeichnet werden kann, ergibt sich dabei aus dem Verhältnis zwischen dem Angebot an Parkplätzen und der Nachfrage. Je mehr Automobilisten einen Parkplatz benützen wollen, desto kürzer wird die Zeit, die jeder Einzelne beanspruchen kann, ohne den übrigen Verkehrsteilnehmern die gleiche Benützung zu verunmöglichen. In städtischen Gebieten, wo ein erhebliches Missverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage besteht, ist es nach Bundesgericht zulässig, mehr als halbstündiges Parkieren als gesteigerten Gemeingebrauch zu betrachten und dafür eine Benützungsgebühr zu verlangen. In diesem Sinn ist die mit Volksentscheid vom 25. September 1994 angenommene Zürcher Parkgebührenordnung verfassungskonform, wonach für Parkzeiten bis 30 Minuten eine Parkuhrkontrollgebühr von 50 Rappen erhoben wird und danach eine eigentliche Parkgebühr von bis zu Fr. 2.50 pro Stunde zu entrichten ist.

Da auch die weiteren - hier nicht näher ausgeführten - Rügen der Beschwerdeführer (persönliche Freiheit, Rechtsgleichheitsgebot und Äquivalenzprinzip) ohne weiteres vom Bundesgericht entkräftet werden konnten, wurden die von Privaten, Autoverbänden und Gewerbetreibenden eingereichten Staatsrechtlichen Beschwerden am 11. Oktober 1996 abgewiesen (BGE 122 I 279).

5.2 Gesuch um Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit

Die Zürcher Sektion des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) verlangte vom Zürcher Regierungsrat für das geplante N4-Teilstück im Zürcher Weinland eine Tempobeschränkung auf 80 km/h. Zum

Schutz der Lufthygiene müsse dies im Massnahmenplan festgehalten werden. Der Regierungsrat lehnte dieses Begehren ab und der VCS gelangte daraufhin ans Bundesgericht.

Nach Art. 32 Abs. 3 SVG kann die Höchstgeschwindigkeit auf Nationalstrassen nur mit Bewilligung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) herabgesetzt werden. Zudem ist für eine solche Massnahme ein Gutachten einzuholen. Gegen den letztinstanzlichen kantonalen Entscheid führt der Beschwerdeweg zum Bundesrat (Art. 32 Abs. 4 SVG). Direkt gestützt auf das Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) und die Luftreinhalteverordnung sind keine Tempobeschränkungen möglich.

Das Bundesgericht erläuterte in seinem Entscheid die Kompetenzverteilung Bundesgericht/Bundesrat und führte aus, das höchste Gericht dürfe nicht an Stelle des letztinstanzlich zuständigen Bundesrats über Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit entscheiden. Der VCS scheiterte auch mit seiner Forderung nach weiteren verkehrslenkenden Massnahmen, da kein Grund bestehe, solche Massnahmen bereits in der Projektphase anzuordnen (Urteil vom 1. April 1996).

5.3 Blaue Zone, Begriff der Parkscheibe

X. wurde vorgeworfen, er habe als Lenker eines Personenwagens in Zürich geparkt, ohne eine gesetzeskonforme Parkscheibe hinter der Frontscheibe angebracht zu haben. Stattdessen hatte er eine Parkrolle verwendet. Das Obergericht des Kantons Zürich büsste X. wegen Verletzung einer Verkehrsregel im Sinn von Art. 90 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 48 Abs. 4 SSV mit Fr. 20.--. X. erhob erfolglos eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde.

In der Begründung führte das Bundesgericht aus, das System der Blauen Zonen mit zeitlich begrenzter Parkdauer erfordere eine einfache und rasche Überprüfbarkeit der Parkdauer. Eine effiziente, problemlose Kontrolle sei nur dann gewährleistet, wenn nach den Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) ausgestaltete Parkscheiben verwendet würden (Aussehen gemäss Darstellung auf der Signaltafel Nr. 4.18). Wenn der als Parkscheibe verwendete Gegenstand nicht ohne weiteres als solche erkannt, sondern statt dessen auf den ersten Blick z.B. als Brillenetui angesehen werden könne, sei diese rasche Kontrolle von vornherein nicht gewährleistet. Da die von X. verwendete Parkrolle diesen Anforderungen nicht genüge, wurde seine Beschwerde vom Bundesgericht abgewiesen ('Die Praxis des Bundesgerichts' 86 [1997], Nr. 58).

5.4 Verweigerung des Lernfahrausweises der Kategorie A

B. verursachte am 24. Februar 1995 einen Verkehrsunfall mit einem Personenwagen und wurde in der Folge wegen Nichtanpassens der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse gebüsst. Das Strassenverkehrsamt entzog ihm daraufhin den Führerausweis (Kat. B) für einen Monat. Am 4. September 1995 verweigerte es ihm den Lernfahrausweis der Kat. A (Motorräder mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³) bis zum 24. März 1997, weil er während der zweijährigen Fahrpraxis mit leichten Motorrädern eine verkehrsgefährdende Verletzung von Verkehrsregeln begangen habe. B. focht diese Verfügung erfolgreich beim Regierungsrat an. Auf Verwaltungsgerichtsbeschwerde des Bundesamts für Polizeiwesen hin hob das Bundesgericht den Entscheid des Regierungsrats aus folgenden Überlegungen auf.

Das SVG legt die allgemeine Führerausweis- und Lernfahrausweispflicht fest (Art. 10 Abs. 2) und regelt grundsätzlich die Erteilung (Art. 14 Abs. 1), die Verweigerung (Art. 14 Abs. 2) und den Entzug solcher Ausweise (Art. 16 ff). Der Bundesrat erlässt die zum Vollzug des Gesetzes notwendigen Vorschriften (Art. 106 Abs. 1 SVG). Er hat von dieser Kompetenz Gebrauch gemacht, namentlich durch den Erlass der VZV. Umstritten im konkreten Fall ist die Auslegung und Anwendung von Art. 11 VZV, der für bestimmte Ausweiskategorien eine Fahrpraxis vorschreibt. Nach Art. 11 Abs. 1 VZV muss der Bewerber des Führerausweises der Kategorie A während mindestens zwei Jahren regelmässig zweirädrige Fahrzeuge der Kategorie A1 geführt haben. Nach Art. 11 Abs. 6 VZV darf der Bewerber während der Dauer der Fahrpraxis vor der Bewerbung um den Ausweis und bis zur Erteilung des Lernfahrausweises keine verkehrsgefährdende Verletzung von Verkehrsregeln mit einem Motorfahrzeug begangen haben.

Der Regierungsrat bezweifelte die gesetzliche Grundlage dieser Verordnungsbestimmung (insbesondere Art. 11 Abs. 1 und 6 VZV). Nach Auffassung des Bundesgerichts ist Art. 11 VZV in erster Linie Vollzugsvorschrift zu Art. 14 Abs. 1 und Art. 15 Abs. 4 SVG. Nach Art. 14 Abs. 1 SVG wird der Führerausweis erteilt, wenn die amtliche Prüfung ergeben hat, dass der Bewerber die Verkehrsregeln kennt und Fahrzeuge der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher zu führen versteht. Nach Art. 15 Abs. 4 SVG kann der Bundesrat Vorschriften über die Ausbildung der Motorfahrzeugführer erlassen.

Die in Art. 11 VZV verlangte klaglose Fahrpraxis für bestimmte Ausweiskategorien kann nach Bundesgericht als Teil der obligatorischen Ausbildung betrachtet werden und dient dem in Art. 14 Abs. 1 SVG geforderten Fähigkeitsnachweis. Es geht im Sinn der Verkehrssicherheit um den Nachweis, dass der Bewerber die Fähigkeit zum sicheren Führen von Fahrzeugen der betreffenden Kategorie besitzt. Art. 11 Abs. 1 VZV hält sich also an die Vorgaben von Art. 14 Abs. 1 SVG.

Nach Art. 11 Abs. 6 VZV kann grundsätzlich jede während der Dauer der Fahrpraxis mit einem Motorfahrzeug begangene Verkehrsregelverletzung dazu führen, dass der Lernfahrausweis verweigert wird. Es ist unerheblich, mit welcher Motorfahrzeugkategorie die verkehrsgefährdende Verletzung von Verkehrsregeln begangen wurde. Auch diese Regelung hält sich nach Auffassung des Bundesgerichts noch im Rahmen des dem Ordnungsgeber zustehenden Gestaltungsspielraums. Immerhin dürfe mit Blick auf den Gesetzeszweck nicht jede geringfügige Übertretung zur Verweigerung des Lernfahrausweises führen, sondern nur eine verkehrsgefährdende Verletzung von Verkehrsregeln von einer gewissen Erheblichkeit während der zweijährigen Fahrpraxis. Nicht erforderlich sei jedoch, dass der verkehrsgefährdende Regelverstoss zugleich den Ausschluss-tatbestand gemäss Art. 14 Abs. 2 lit. d SVG (charakterliche Nichteignung) erfülle. Da der Regierungsrat dies verkannt hatte, wurden die Verwaltungsgerichtsbeschwerde des Bundesamts für Polizeiwesen gutgeheissen und der vorinstanzliche Entscheid aufgehoben (BGE 123 II 42).

5.5 Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung/Grundsatz der *lex mitior*

Art. 2 StGB findet grundsätzlich auch im Strassenverkehrsrecht Anwendung. Nach Art. 2 Abs. 2 StGB ist das neue mildere Recht auf Taten anzuwenden, die noch vor Inkrafttreten des neuen Rechts begangen wurden (Grundsatz der *lex mitior*). Eine im Zeitpunkt ihrer Begehung strafbare Verhaltensweise kann also strafrechtlich nicht mehr erfasst werden, wenn ihre strafrechtliche Beurteilung erst nach der Abschaffung der Strafbestimmung erfolgt. Grundgedanke des *lex mitior*-Prinzips ist, dass die Tat aufgrund der Änderung der Rechtsanschauung nicht mehr bzw. weniger strafwürdig erscheint.

Die Aufhebung einer Geschwindigkeitsbeschränkung bedeutet nicht, dass eine vor der Aufhebung erfolgte Missachtung der Beschränkung nach der Aufhebung - zum Zeitpunkt der gerichtlichen Beurteilung - in Anwendung der *lex mitior* nicht mehr bestraft werden dürfte. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit ist zu beachten (BGE 123 IV 84).

5.6 Wann Motorradfahrer einen Fahrradstreifen befahren dürfen

Ein Motorradfahrer darf den Radstreifen nur benützen, wenn er die Gewissheit hat, dass er einem auftauchenden Radfahrer die benötigte Verkehrsfläche wieder freigeben kann, und zwar ohne jegliche Behinderung von Dritten. Als Beispiel für ein zulässiges Benützen des Radstreifens führte das Bundesgericht den Fall an, in dem ein Motorradlenker kurz den Radstreifen befährt, um rechts an einem linksabbiegenden Lastwagen vorbeizufahren. Bei starkem Verkehrsaufkommen und insbesondere im Bereich von Lichtsignalanlagen ist nach Auffassung des Bundesgerichts ein

Befahren des Fahrradstreifens nur selten möglich, ohne dass Mofa- oder Fahrradlenker behindert werden (Urteil publiziert im Touring vom 20. Februar 1997).

5.7 Grenzen der Haftung des Strasseneigentümers

Ein Autofahrer wollte von einer Gemeindestrasse herkommend in die Kantonsstrasse einbiegen. Unmittelbar vor der Einmündung befand sich ein unbewachter Übergang über die parallel zur Kantonsstrasse verlaufende, im Eigentum der SBB stehende Bahn. Wegen des Verkehrs auf der Kantonsstrasse hielt der Autofahrer dort an. In diesem Augenblick fuhr ein Zug heran. Dem Autofahrer gelang es nicht mehr, rechtzeitig vom Bahnübergang wegzufahren. Bei der Kollision erlitt der Beifahrer schwere Verletzungen. Für diese Unfallfolgen versuchte er mit Klage im Sinn von Art. 42 OG beim Bundesgericht den Kanton als Eigentümer der Kantonsstrasse haftbar zu machen.

Das Bundesgericht verneinte die Passivlegitimation des beklagten Kantons. Haftpflichtig kann nur sein, wer für ein Werk verantwortlich ist, das im Hinblick auf seine Zweckbestimmung mangelhaft erscheint. Für die Passivlegitimation war daher entscheidend, welchem Werk die Mängel zuzuordnen waren, die der Geschädigte geltend machte. Dies gilt auch für kombinierte Werke. Eine solidarische Haftung der Eigentümer mehrerer Werke kommt folglich nur in Betracht, wenn jedes davon möglicherweise mangelhaft ist, weil die behaupteten Mängel - sollten sie tatsächlich bestehen - alle beteiligten Anlagen in ihrer Funktion berühren. Das Bundesgericht verneinte im konkreten Fall die Haftung des Kantons, da nicht ersichtlich sei, inwiefern die Funktion der Kantonsstrasse, die im Wesentlichen in der Gewährleistung des Durchgangsverkehrs besteht, dadurch beeinträchtigt sein soll, dass der Bahnübergang möglicherweise für den von der Gemeindestrasse her kommenden Verkehr hätte besser signalisiert oder gesichert werden müssen (Urteil vom 26. März 1996).

II. SPORT

1. Skiunfälle

1.1 Verkehrssicherungspflicht von Skipisten

Wenn das Verlassen der Skipiste mit Gefahren verbunden ist, die nicht ohne weiteres erkennbar sind, muss zumindest der Pistenrand markiert und auf die dahinter drohenden Risiken hingewiesen werden.

Anlass zum bundesgerichtlichen Urteil gab ein Skiunfall in Melchsee-Frutt, bei dem eine Skifahrerin in eine 15 Meter von der Piste entfernte, schlecht sichtbare, quer verlaufende, rund 5 Meter tiefe Geländemulde geraten war und sich beim Sturz tödliche Verletzungen zugezogen hatte. Das Bundesgericht bestätigte die Verurteilung des verantwortlichen Pisten- und Rettungschefs zu einer Busse von Fr. 600.-- wegen fahrlässiger Tötung.

Nach der Rechtsprechung gilt für die Sicherheitsverantwortlichen eines Skigebiets eine unterschiedliche Verkehrssicherungspflicht für Piste und Pistenrand einerseits sowie für Nebenflächen andererseits (BGE 115 IV 189). Im Bereich von Piste und Pistenrand ist durch geeignete Sicherungs- bzw. Warnungsmassnahmen dafür zu sorgen, dass Skifahrern aus Gefahren kein Schaden erwächst. Aber auch vor besonderen oder aussergewöhnlichen Gefahren auf Nebenflächen, die beim Verlassen der Pisten drohen, müssen Skiläufer in hinreichender Weise gewarnt werden. In diesem Fall sind sie durch eine unmissverständliche Signalisation zu schützen, die anzeigt, wo die offiziellen, gesicherten Pisten verlaufen.

Im konkreten Fall befand sich das Hindernis auf einer Nebenfläche. Laut Bundesgericht stellte die fragliche Geländemulde als atypisches und fallenartiges Hindernis eine aussergewöhnliche Gefahr dar, vor der zu warnen war. Mindestens hätte der Pistenrand gekennzeichnet und mit der Warnung versehen werden müssen, dass das Verlassen der Piste an dieser Stelle in ein nicht gesichertes Gebiet mit atypischen Gefahren führen würde. Alternativ dazu bestand auch die Möglichkeit, die fragliche Geländemulde zu markieren oder aufzufüllen. Obwohl der Pisten- und Rettungschef die Mulde kannte und wusste, dass an dieser Stelle immer wieder Skifahrer von der Piste abzweigen, unterliess er eine entsprechende Sicherung, was ihm als Sorgfaltspflichtverletzung angelastet werden durfte. Da im Übrigen der adäquate Kausalzusammenhang zwischen seiner Sorgfaltspflichtverletzung und dem tödlichen Unfall zu bejahen war, wurde er zu Recht der fahrlässigen Tötung schuldig gesprochen (BGE 122 IV 193; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 86 [1997], Nr. 15).

1.2 Sorgfaltspflicht des Skifahrers

Das Bundesgericht musste die Kollision zweier Skifahrer in Crosets beurteilen. Es bestätigte eine bedingte Gefängnisstrafe von 20 Tagen wegen fahrlässiger Körperverletzung für einen Skifahrer, der mit hoher Geschwindigkeit über eine Kuppe gefahren war, obwohl er den dahinter liegenden Pistenbereich nicht einsehen konnte, wo ein am Boden liegender Verletzter betreut wurde. Der herannahende Skifahrer konnte vor der Personengruppe nicht mehr anhalten, so dass es zu einer schweren Kollision mit Verletzungen für einen stehenden Skifahrer kam.

In seinem Urteil nahm das Bundesgericht unter anderem Bezug auf die Verhaltensregeln für Skifahrer (FIS-Regeln) in der Fassung von 1990; insbesondere setzte es sich mit den FIS-Regeln 2 (Fahren auf Sicht), 3 (Vortritt des vorderen Skifahrers), 6 (Anhalten/Aufstieg) und 9 (Hilfeleistungspflicht) auseinander.

Laut Bundesgericht muss der Skifahrer die FIS-Regel 2 zur Anpassung des Tempos an die Sichtweite immer beachten. Skifahrer müssen immer damit rechnen, dass sie auf unübersichtlichen Streckenabschnitten auf Hindernisse stossen, wie z.B. auf dem Boden sitzende oder hingefallene Pistenbenützer, und ihre Geschwindigkeit so herabsetzen, dass sie an ihnen vorbeifahren können. Vergeblich stützte sich der verurteilte Skifahrer auf die FIS-Regel 6, wonach an unübersichtlichen Stellen nicht angehalten werden darf und die Piste nach einem Unfall unverzüglich geräumt werden muss. Für den heranbrausenden Skifahrer durfte es nach Bundesgericht aber nicht aussergewöhnlich, abwegig und unvorhersehbar sein, dass sich unterhalb der Pistenkuppe die Personengruppe befand. Damit musste er rechnen. Wer eine unübersichtliche Pistenkuppe zu schnell überfährt, so dass er sich dahinter befindenden Personen nicht mehr ausweichen kann, riskiert also, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung schuldhaft einen Unfall zu verursachen und strafrechtlich zur Verantwortung gezogen zu werden (BGE 122 IV 17).

1.3 Genugtuung nach Skiunfall

Auf einer Pistenkreuzung im Skigebiet Hoch-Ybrig stiessen zwei Skifahrer zusammen, dabei erlitt einer der beiden schwere Verletzungen, der andere leichte. Der schwerer verletzte Skifahrer forderte daraufhin vom anderen eine Genugtuung.

Der Beklagte stellte sich in der Berufung ans Bundesgericht einerseits auf den Standpunkt, der Unfall sei gar nicht auf sein angeblich zu schnelles Fahren zurückzuführen; andererseits machte er geltend, die kantonale Vorinstanz habe das Mitverschulden des Klägers zu wenig stark gewichtet.

Bezüglich des ersten Einwandes - fehlende Kausalität der Sorgfaltswidrigkeit für den Unfall - hielt das Bundesgericht fest, die Haftung für die Folgen eines Unfalls setze einen Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen Normverstoss und Unfall voraus. Die vom Haftpflichtigen gesetzte Unfallursache müsse dem Schutzzweck der von ihm verletzten Normen widersprechen. Der Beklagte müsse daher für die Unfallfolgen auf jeden Fall insoweit einstehen, als sie auf die gesteigerte Wucht zurückzuführen seien, mit der er infolge seiner übersetzten Geschwindigkeit auf den Kläger geprallt ist. Es gehöre durchaus zum Zweck der FIS-Regeln, die Schwere von Skiunfällen in Grenzen zu halten. Der von der Vorinstanz festgestellte Sachverhalt bedürfe der Ergänzung; es fehlten Abklärungen, ob der Unfall auch bei korrekter Fahrweise des Beklagten nicht hätte vermieden werden können. Ebenso fehlten Feststellungen darüber, wie sich die Geschwindigkeit des Beklagten auf die Schwere des Unfalls ausgewirkt hatte.

Bezüglich des zweiten Einwandes des Beklagten - mangelhafte Gewichtung des Mitverschuldens des Klägers - führte das Bundesgericht Folgendes aus: Sollte sich die Verantwortlichkeit des Beklagten infolge teilweisen Fehlens des Rechtswidrigkeitszusammenhangs vermindern, so falle das Selbstverschulden des Klägers entsprechend stärker ins Gewicht. Die Vorinstanz müsse daher auch die Abwägung des gegenseitigen Verschuldens neu vornehmen (Urteil vom 26. Januar 1998).

1.4 Skiunfall und Bundesgesetz über die Krankenversicherung (KVG)

Auch wenn ein Unfall auf gewagtes Verhalten zurückgeht, muss eine Krankenkasse die Leistungen der obligatorischen Pflegeversicherung voll gewähren.

Das Eidgenössische Versicherungsgericht hiess die Beschwerde eines Skifahrers gut, der sich beim Sturz an einem Volksrennen erheblich verletzt hatte. Obwohl er bei der Krankenkasse im Rahmen einer Kollektivversicherung gegen Krankheit und Unfall versichert war, verweigerte die Krankenkasse jegliche Leistung. Der Versicherte habe sich einer besonders grossen Gefahr ausgesetzt. Bei einem solchen Wagnis schliesse das Kassenreglement jegliche Versicherungsleistung aus.

Dieses Vorgehen der Kasse verstösst nach dem Urteil des EVG gegen das KVG. Im Bereich der obligatorischen Krankenpflegeversicherung fehle den Kassen die Autonomie, solche Reduktionen vorzusehen (Urteil vom 19. Oktober 1998).

2. Schwimmunfall

Das Bundesgericht hatte einen tragischen Unfall im Rahmen des obligatorischen Schwimmunterrichts einer 15-köpfigen Schülergruppe zu beurteilen. Unter nie genau geklärten Umständen war ein 14-jähriges Mädchen aus den Philippinen während des Einschwimmens ertrunken, da es entgegen seinen eigenen Angaben gar nicht schwimmen konnte. Das kantonale Obergericht hatte den verantwortlichen Schwimmlehrer und einen als Aufsichtsperson anwesenden Oberstufenlehrer der fahrlässigen Tötung schuldig gesprochen. Eine Nichtigkeitsbeschwerde des Oberstufenlehrers hiess das Bundesgericht gut und stellte fest, dieser könne für den Unfall strafrechtlich nicht zur Verantwortung gezogen werden. Der Schwimmlehrer gelangte nicht ans Bundesgericht.

Laut Bundesgericht hatte der Oberstufenlehrer eine Garantenstellung inne, weil er als Begleitperson die Kinder beim Einschwimmen überwachen musste. Der Lehrer musste aber nicht damit rechnen, dass eines der Kinder nicht schwimmen konnte. Er hatte seine Aufmerksamkeit daher auf die allgemeinen Gefahren beim Einschwimmen schwimmfähiger Schüler zu richten und musste demzufolge seine Aufsichtsfunktion nicht in einer Weise wahrnehmen, wie sie bei Schwimmunfähigkeit, zweifelhafter Schwimmfähigkeit oder bei Kleinkindern erforderlich wäre. Insbesondere war für den Oberstufenlehrer keine besondere Gefährdung des Mädchens erkennbar, weshalb ihm der tödliche Unfall mangels Vorhersehbarkeit strafrechtlich nicht angelastet werden konnte (Urteil vom 14. April 1997).

3. Unfälle auf Bergtouren

3.1 Bergwanderung mit einer Schulklasse

Kommt es auf einer Bergwanderung mit einer Schulklasse zu einem Unfall, kann sich der verantwortliche Lehrer nicht einfach darauf berufen, er habe die Tour sorgfältig vorbereitet und seine Schüler richtig instruiert.

Ein Lehrer hatte im Mai mit seiner Schulklasse eine Bergwanderung unternommen. Dabei war ein Schüler auf einem Schneefeld ausgerutscht und über eine Felswand zu Tode gestürzt. Die kantonalen Gerichte sprachen den Lehrer vom Vorwurf der fahrlässigen Tötung frei. Nach Auffassung des Bundesgerichts verletzt dieser Freispruch Art. 117 StGB.

Laut Bundesgericht hat der Lehrer die Risiken einer Frühlingstour generell unterschätzt und insbesondere die hohe Gefahr verkannt, die entstand, als die Kindergruppe an das abschüssige Schneefeld gelangte, das den Weg überdeckte. Der Weg wurde an dieser Stelle besonders gefährlich,

da er zunächst auf dem Schnee anstieg und dann bei der steilsten Stelle wieder abfiel. Genau bei diesem aussergewöhnlich gefährlichen Übergang stürzte der Schüler ab. Nach Auffassung des Bundesgerichts hätte der Lehrer das Schneefeld erst nach der Sicherung jedes Kindes (z.B. mit einem Seil) überqueren dürfen. Allenfalls wäre sogar eine Umkehr in Betracht zu ziehen gewesen.

Ausserdem hatte es der Lehrer nach Bundesgericht versäumt, spezielle Instruktionen für den Fall zu geben, dass Schneefelder - insbesondere abschüssige - den Weg überdecken. Dem Lehrer wurde auch angelastet, der besonderen Situation des verunfallten Schülers zu wenig Rechnung getragen zu haben. Das aus Sizilien stammende Kind sei völlig bergungewohnt sowie etwas korpulent gewesen und habe von vornherein nicht die nötigen körperlichen und charakterlichen Eigenschaften besessen, die im Gebirge bei auftauchenden Gefahren nötig sind. Aufgrund der charakterlichen Auffälligkeiten und der mangelnden Reife des Schülers hätte der Lehrer ihn bei sich behalten müssen, da er nur so die Schwierigkeiten des offensichtlich überforderten Schülers hätte erkennen und entsprechend reagieren können. Aus diesen Gründen verlangte das Bundesgericht eine Verurteilung des Lehrers wegen fahrlässiger Tötung (BGE 122 IV 303; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 86 [1997], Nr. 57).

3.2 Unangeseilt über den Gletscher

Zwei Walliser Bergführer hatten eine Gruppe erfahrener Berggänger unangeseilt über den Berninagletscher geführt. Auf dem gut eingeschneiten Gletscher lag eine nicht verfestigte Neuschneeschiicht von ungefähr 15 cm Dicke. Am Ende eines steilen, stark zerklüfteten Abschnitts, wo der Gletscher etwas verflachte, brach unter einem Teilnehmer eine Schneebrücke ein. Er stürzte rund 30 Meter tief in eine Gletscherspalte und erlitt tödliche Verletzungen.

Das Bundesgericht bestätigt die Verurteilung der beiden Bergführer wegen fahrlässiger Tötung zu je einem Monat Gefängnis bedingt. Die Auffassung der Vorinstanz konnte bundesrechtlich nicht beanstandet werden. Demnach verletzten die Bergführer ihre Sorgfaltspflicht, als sie für das Begehen der Schneebrücken auf dem Gletscher das Anseilen unterliessen, obwohl risikoerhöhende Umstände (Neuschnee, Wind) hinzukamen ('Die Praxis des Bundesgerichts' 85 [1996], Nr. 212).

III. HAUS UND FREIZEIT

1. Werkeigentümerhaftung

1.1 Mangelhafter Sprungturm

Die Werkeigentümerhaftpflicht trifft im Prinzip den formellen Eigentümer und nur ausnahmsweise jemanden, der die faktische Herrschaft über ein mangelhaftes Werk ausübt. Letzterer kann aber aufgrund des Gefahrensatzes ebenfalls zur Verantwortung gezogen werden, falls ihm eine fahrlässige unerlaubte Handlungsweise vorgeworfen werden kann.

Im Sommer 1985 hatte sich am Strand von Colombier am Neuenburgersee ein schwerer Unfall ereignet, als ein Schwimmer von einem rund vierzig Jahre zuvor errichteten Turm ins Wasser sprang. Der geübte Taucher schlug vermutlich mit dem Kopf auf dem Grund auf und brach sich die Wirbelsäule, wodurch er zum Tetraplegiker wurde. Eine polizeiliche Untersuchung ergab, dass der See im Bereich des Sprungturms eine zu geringe Tiefe aufwies. Auf Klage des Unfallopfers hin verurteilte das zuständige kantonale Zivilgericht den Kanton Neuenburg als Eigentümer des Turms und die Betreiberin des Schwimmbads zur Zahlung von Schadenersatz und Genugtuung.

Das Bundesgericht bestätigte dieses Urteil im Wesentlichen. Da die Wassertiefe beim Sprungturm für eine gefahrlose Benutzung aller Sprunghöhen nicht ausreiche, liege ein Konzeptionsmangel und damit ein Werkmangel vor, für den gestützt auf Art. 58 OR der Kanton als Werkeigentümer einstehen müsse. Daran ändere auch der Umstand nichts, dass sich jahrzehntelang dort kein Unfall ereignet habe.

Die Betreiberin des Schwimmbads wurde ebenfalls zur Verantwortung gezogen, und zwar aufgrund des Gefahrensatzes, weil sie ein Schwimmbad betrieb, ohne den mangelhaften Turm zu sanieren oder den Zugang dazu abzusperren. Zum Unterhalt des Sprungturms hätten nicht nur die anfallenden Reparaturarbeiten gehört, sondern auch regelmässige Kontrollen der Wassertiefe. Dass diese unterblieben, wird vom Bundesgericht als fahrlässige unerlaubte Handlung gewertet (Art. 41 OR), für deren Folgen die Schwimmbadbetreiberin einstehen muss.

Laut Bundesgericht wurde der adäquate Kausalzusammenhang zwischen Werkmangel und Unfall durch das Verhalten des Schwimmers nicht unterbrochen. Zwar sei ihm ein Selbstverschulden vorzuwerfen, da er bei früheren Sprüngen bereits den Grund berührt hatte und daher von der ungenügenden Wassertiefe wissen musste. Zudem war er beim verhängnisvollen letzten Sprung auf das Gelände gestiegen und hatte damit die Sprunghöhe noch vergrössert. Diesem Selbstverschulden hatten indes die kantonalen Richter aus Sicht des Bundesgerichts im Rahmen ihres Ermessens

Rechnung getragen, indem sie die Haftungsansprüche des Schwimmers um 20 Prozent reduzierten (BGE 123 III 306).

2. Sicherheit von technischen Einrichtungen und Geräten

2.1 Automatisches Garagentor

Ein Handwerker wurde vom Vorwurf der fahrlässigen Tötung freigesprochen, obschon eine von ihm nachträglich montierte Tür in einem automatischen Garagentor nicht vorschriftsgemäss angebracht worden war und daher ein Kind den Tod fand. Das 4-jährige Mädchen wurde, als sich das automatische Garagentor öffnete, zwischen der offenen Tür und der Betonmauer eingeklemmt und erdrückt.

Das Bundesgericht begründete den Freispruch damit, dass dem Handwerker die Missachtung der bei der Montage der Türe notwendigen Vorsichtsmassnahmen im konkreten Fall nicht angelastet werden könne, da er unerfahren war und keine speziellen technischen Kenntnisse im Bereich von automatischen Garagentoren hatte. Ausserdem hatte er die Montage der zusätzlichen Türe nach den Weisungen seines Arbeitgebers vorgenommen (Urteil vom 14. Mai 1996).

3. Lärmschutz auf Kinderspielplätzen

Auch die Geräusche von einem Kinderspielplatz sind an den Lärmschutzvorschriften des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) zu messen. Bei normaler Benutzung eines kleinen, zu einem Wohngebäude gehörenden Spielplatzes in einer nicht besonders lärmempfindlichen Zone muss gemäss Art. 15 USG mangels wissenschaftlicher Ermittlungsmethoden geprüft werden, ob die Bevölkerung durch solche Immissionen erfahrungsgemäss erheblich in ihrem Wohlbefinden gestört wird ('Die Praxis des Bundesgerichts' 86 [1997], Nr. 103).

4. Zeckenbiss gilt als Unfall

Nach Art. 9 Abs. 1 der Verordnung über die Unfallversicherung (UVV) gilt als Unfall die plötzliche, nicht beabsichtigte schädigende Einwirkung eines ungewöhnlichen äusseren Faktors auf den menschlichen Körper. Mit dem auf 1. Januar 1996 in Kraft getretenen Art. 2 Abs. 2 KVG wird der Unfallbegriff erstmals auf Gesetzesstufe beinahe identisch umschrieben.

Gesundheitsschädigungen, die auf eine Infektion zurückzuführen sind, stellen grundsätzlich Krankheiten dar und gehören daher in den Bereich der Krankenversicherung. Beim Zeckenbiss stellt sich die Frage nach dem Unfallcharakter der Infektion. Mit ausführlicher Begründung kommt das Bundesgericht zum Schluss, dass der Biss von Zecken der Gattung Ixodes sämtliche Merkmale des Unfallbegriffs erfüllt, weshalb die obligatorische Unfallversicherung für die damit verbundenen Infektionskrankheiten (Lyme-Krankheit, Enzephalitis) und deren Folgen aufzukommen hat (BGE 122 V 230; 'Die Praxis des Bundesgerichts' 86 [1997], Nr. 82).