Zeitschrift: Zeitschrift für schweizerisches Recht = Revue de droit suisse = Rivista di diritto svizzero = Revista da dretg svizzer : Halbband II. Referate und Mitteilungen des SJV

Herausgeber: Schweizerischer Juristenverein

Band: 68 (1949)

Artikel: Kritische Würdigung des Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (vom 15. März 1932)

Autor: Hartmann, Wilhelm

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-895870

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Kritische Würdigung des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (vom 15. März 1932).

Referat

von Dr. Wilhelm Hartmann, Rechtsanwalt, St. Gallen

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	2a
I. Gesetz und Verordnung	5a
II. Bund und Kantone	10a
1. Abgrenzung der Kompetenzen	10a
2. Die Verkehrsvorschriften	12a
III. Sachliche Geltung des Gesetzes	16a
1. Begriff des Motorfahrzeuges	16a
2. «Betrieb» des Motorfahrzeuges	17a
IV. Verkehrssicherheit	19a
1. Geschwindigkeit	19a
2. Überholen	26a
3. Abstand	31a
4. Vortrittsrecht	33a
5. Stoppstraßen	41a
6. Straßensignalisation	42a
7. Vorsortierung	46a
8. Warnvorrichtung	47a
9. Richtungszeiger	48a
V. Führerausweis	50a
1. Erteilung	50a
2. Entzug	52a
3. Publikation des Entzuges	54a

VI. Haftpflicht 55a
1. Kausalhaftung 55a
2. Gänzliche oder teilweise Befreiung von der Haftung 58a
3. Die Gefälligkeitsfahrt 64a

VII. Strafbestimmungen 67a
1. Ergänzung der Straftatbestände 67a
2. Anpassung des MFG an das StGB 71a

Schlußfolgerungen 74a

Einleitung

Die Revision des MFG kündet sich an. Der Bundesrat ließ durch das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement erklären: «Der Zeitpunkt für die offizielle Anhandnahme der Gesamtrevision der eidgenössischen Gesetzgebung über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr ist nun gekommen[1].» Die Kantonsregierungen, die zuständigen Bundesstellen und die am Straßenverkehr interessierten Verbände sind ersucht worden, ihre Vorschläge für die Revision einzureichen. Der Schweizerische Straßenverkehrsverband (FRS), dem Untergruppen und Fachverbände angegliedert sind, und der Auto-Fahrlehrer-Zentralverband haben ausgearbeitete Entwürfe vorgelegt, die sich mit allen Bestimmungen des geltenden Rechtes auseinandersetzen. Es ist an der Zeit, daß sich die Juristen zum Worte melden. Über das MFG ist bereits eine umfangreiche juristische Literatur aus dem Boden geschossen[2]. Das vorliegende Re-

---

[1] Bericht der Polizeiabteilung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements zur Interpellation von Nationalrat Eggenberger betreffend Zunahme der Verkehrsunfälle und die im Interesse des Straßenverkehrs vorzukehrenden Maßnahmen, erstattet im Dezember 1948.

[2] Oftinger, der die Haftpflicht des Automobilisten in den größeren Zusammenhang des allgemeinen Haftpflichtrechts stellt und dessen Werk eine Fundgrube für den Juristen und für den Praktiker darstellt, gibt diesem Schrifttum eine gute Note, Schweiz. Haftpflichtrecht S. 800; der Kommentar Strebel-Huber, Zürich 1933—1938, dank seiner Gründlichkeit und Zu-

ferat kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, auch nicht alle Revisionsvorschläge erwähnen oder gar kritisch beleuchten. Es will versuchen, einige Probleme, die sich aus der Anwendung des Gesetzes ergeben und die für eine Revision von Bedeutung sind, aufzuzeigen und die Diskussion anzuregen.

Das MFG will ein Rahmengesetz sein. Es hält sich an den Grundsatz, die wesentlichen Wegleitungen zu geben und die technischen Einzelheiten der VVO zu überlassen. Das wurde seinerzeit damit begründet, daß die Entwicklung des Automobilwesens noch im Flusse sei und eine Anpassung an veränderte Verhältnisse durch eine Änderung der VO leichter und zweckmäßiger zu erreichen sei als durch eine Revision des Gesetzes[3]. Die Zahlen, die damals aufgeführt wurden, um «die gewaltige Entwicklung» des Motorfahrzeugverkehrs und «die Popularisierung des Automobils» zu belegen, scheinen uns heute aus der «guten alten Zeit» zu stammen. Die Botschaft vermerkt das Ansteigen der Zahl der Motorfahrzeuge von 35 000 im Jahre 1923 auf 112 000 im Jahre 1929. Nach Erhebungen des Eidgenössischen statistischen Amtes belief sich die Zahl der Motorfahrzeuge am 30. September 1948 auf 188 762[4]. Unsere Straßen werden aber auch durch die aus dem Ausland einfahrenden Motorfahrzeuge bevölkert, deren Zahl für die Zeit vom Januar bis Ende Oktober 1948 mit 449 142 angegeben wird. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß diese Zahlen weiterhin sprunghaft in die Höhe klettern. Die Schweiz hat im Vergleich zu andern Ländern eher noch etwas nachzuholen, rechnet man doch bei uns mit einem Motorfahrzeug auf 36 Einwohner, während in den USA. auf rund 4 Einwohner ein Automobil entfällt[5]. Glücklicherweise

---

verlässigkeit ein unentbehrliches Hilfsmittel, ist leider vergriffen und soll erst nach durchgeführter Revision in neuer Auflage erscheinen.

[3] Botschaft 1930 BBl 82 II 851.

[4] Bericht zur Interpellation Nationalrat Eggenberger.

[5] Verkehrsdisziplin in Amerika, Vortrag von Dr. Max Troesch, «Auto», Offizielles Organ des ACS, 1948 Nr. 21.

schneidet die Unfallstatistik besser ab, indem die Zahl der Verkehrsunfälle sich nicht in der gleichen Proportion vermehrt hat wie diejenige der Motorfahrzeuge. Wenn für 1938 die Indexzahl für die Unfälle mit 100 angenommen wird, so betrug sie im Jahre 1947 für Motorfahrzeuge 123,4, für Motorfahrzeuge und Fahrräder 134[6]. Damit dürfen wir uns selbstverständlich nicht beruhigen. Die Zahl der Unfälle ist immer noch erschreckend hoch, und auch für die Gesetzgebung ist die Mitwirkung an der Unfallbekämpfung ein Gebot, das in vorderste Linie gehört. Auch das Haftpflichtrecht hat eine ethische Grundlage. Gesetzgeber und Richter müssen sich bewußt bleiben, daß sie eine erzieherische Aufgabe haben[7]. Daß es bei einer Revision des MFG nicht darum geht, die Interessen der beteiligten Kreise, etwa der Automobilisten, in den Vordergrund zu stellen, sondern um «eine Hebung der Verkehrssicherheit überhaupt», wird heute allgemein anerkannt[8].

---

[6] Bericht zur Interpellation Nationalrat Eggenberger. Im Jahre 1947 wurden von den kantonalen Polizeiorganen 24 147 Straßenverkehrsunfälle gemeldet, welche 647 Menschenleben forderten; der gesamte Sachschaden wurde auf etwa 14 Millionen Franken geschätzt; Mitteilung des Eidgenössischen statistischen Amtes in Automobil-Revue 1949 Nr. 20.

[7] Oftinger, Schweiz. Haftpflichtrecht, Zürich 1940 I XXIII.

[8] Vgl. die Ausführungen im Artikel: Die Aktion des ACS zur Hebung der Verkehrssicherheit, im «Auto» 1949 Nr. 2; hier wird u. a. eine nationale Sicherheitskonferenz für Straßenverkehr in Vorschlag gebracht; ihre Aufgabe «besteht in der Hauptsache darin, für eine Intensivierung der Sicherheitsmaßnahmen auf allen Gebieten und für eine Koordinierung der Anstrengungen zu sorgen, weil so der größte Wirkungsgrad der aufgewendeten Mühe und Mittel möglich wird. Die Idee der größeren Sicherheit im Straßenverkehr muß in das ganze Volk eindringen, denn die Schweiz kann es sich nicht leisten, alljährlich über 600 Tote durch den Straßenverkehr zu verlieren.»

I. Gesetz und Verordnung

Die heutige Regelung überträgt dem Bundesrate die allgemeine Aufgabe, die zur Ausführung des Gesetzes nötigen Maßnahmen zu treffen. Der Vollzug des Gesetzes liegt den Kantonen ob, soweit nicht die besondere Zuständigkeit von Bundesbehörden vorbehalten ist. Darüber hinaus delegiert das Gesetz in zahlreichen Fällen dem Bundesrat Einzelkompetenzen. Wenige Kapitel des MFG bilden eine geschlossene Einheit. Abschließend ist die Haftpflicht geregelt, ebenso die Versicherung, mit Ausnahme der Bestimmung, die den Bundesrat beauftragt, die Versicherungspflicht für ausländische Motorfahrzeuge aufzustellen[1]. Im übrigen ist das Gesetz durch zahlreiche Einzeldelegationsvorschriften «durchlöchert» und durch die entsprechenden Bestimmungen von Verordnungen wieder ausgefüllt. Der Bundesrat hat nicht nur rein technische Fragen zu regeln, wie die Umschreibung der Kategorien der Motorfahrzeuge, die Vorschriften über ihre Eigenschaften (Art. 1 Abs. 3, Art. 7 Abs. 3). Er hat in weitgehendem Maße das Gesetz zu ergänzen. So sind von den Verkehrsregeln nur die wichtigsten im Gesetz enthalten, nämlich die Zulässigkeit der Geschwindigkeit bzw. der Grundsatz der Beherrschung des Fahrzeuges (Art. 25), das Rechtsfahren und Überholen (Art. 26) und das Vortrittsrecht von rechts bzw. von der Hauptstraße her (Art. 27). Obwohl das Gesetz bei den entsprechenden Artikeln keine ausdrückliche Delegation ausspricht, finden wir in der MFV eine ganze Reihe von Einzelvorschriften, welche die allgemeinen Grundsätze ergänzen. Hinsichtlich der Geschwindigkeit begnügt sich die VO, den Wortlaut von Art. 25 zu wiederholen (Art. 42 MFV) und schafft damit eine überflüssige Doppelspurigkeit. Das Gebot des Rechtsfahrens wird differenziert durch Anweisungen über die Benützung der Fahrbahn (Art. 45 MFV). Für das Überholen werden präzisierende Vorschriften gegeben

---

[1] Strebel-Huber, Art. 54 N. 2.

(Art. 46 MFV). Über das Vortrittsrecht sind Vorschriften erlassen worden im BRB über die Hauptstraßen und das Vortrittsrecht vom 26. März 1934 und im BRB über die Numerierung der Hauptstraßen mit Vortrittsrecht vom 26. Januar 1937. Bei diesem letzteren Erlasse ist mit Recht angezweifelt worden, ob der BR sich noch im Rahmen seiner Kompetenz bewegt hat[2]. Auf jeden Fall zeigen diese Beispiele, daß die Verkehrsgesetzgebung sich nicht durch übertriebene Klarheit auszeichnet, sicher nicht durch Übersichtlichkeit. Es wären erst noch die zahlreichen Kreisschreiben des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes zu erwähnen, welche der Erläuterung von Gesetz und Vollzugsverordnungen dienen sollen. Es fehlt ihnen zwar die Gesetzeskraft mangels rechtsgültiger Delegation, «sie bilden bestenfalls Ansichten und Anweisungen gegenüber den Verwaltungsbehörden»; auch geben sie «für sich allein keine ausreichende Rechtsgrundlage für eine strafrechtliche Verurteilung»[3].

An sich ist es zulässig, die Regelung gesetzlicher Aufgaben der VO zu überlassen. Es hängt vom Inhalt eines Bundesgesetzes ab, ob und in welchem Umfange der BR Vollzugsverordnungen erlassen darf. Die VO soll den vom Gesetzgeber vorgezeichneten Gedanken näher ausführen und durch Detailvorschriften ergänzen, aber keine neuen Rechtssätze aufstellen[4]. Die Rechtsverordnung darf alle

---

[2] Strebel-Huber, Art. 27 N. 18.

[3] BEG 64 I 66, Strebel-Huber, Art. 69 N. 5, Oftinger, Haftpflichtrecht 789.

Die Kreisschreiben sind zusammengestellt in der Sammlung Dr. R. Brüstlein: Straßenverkehrsrecht, 12. Aufl., Basel 1948.

Den Kreisschreiben gleichgestellt sind die Instruktionen eines Departementes. So wurde entschieden, daß die «besonderen Weisungen», die das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement auf Grund von Art. 33 Abs. 2 MFV für die Führerprüfung zu erteilen hat, keine Gesetzeskraft besitzen, weil nach Art. 69 MFG nur der Bundesrat kompetent ist, Ausführungsbestimmungen zu erlassen (BGE 73 I 360).

[4] Fleiner-Giacometti, Schweiz. Bundesstaatsrecht, 1949 S. 802 f.; Bedenken grundsätzlicher Natur gegen die Verfassungs-

Rechtssätze enthalten, die ein taugliches Mittel zum Zwecke bilden, das heißt zur Verwirklichung des Gesetzes notwendig sind[5]. Wenn der VO ein zu großes Feld überlassen wird, besteht immer die Gefahr, daß sich Widersprüche einnisten, die in der Praxis zu Schwierigkeiten führen. Vor allem aber soll das Parlament sich darauf besinnen, daß es seine Sache ist, die gesetzgeberischen Aufgaben zu lösen, und daß es sich nicht damit begnügen soll, der Exekutive den Rahmen abzustecken für die ihr zu überlassenden Vorschriften[6]. Bedenken referendumspolitischer Natur, wie sie etwa laut werden, dürfen nicht ausschlaggebend sein. Dieser Gesichtspunkt ist nicht außer acht zu lassen bei der Frage, ob bei einer Revision des MFG eine Verschiebung der Kompetenzen zugunsten der VO angezeigt ist. Die Vorschläge der FRS wollen nur noch die Vorschrift über die Geschwindigkeit im Gesetz beibehalten, alle übrigen Verkehrsregeln aber der VO überlassen. Das wird damit begründet, daß es so leichter sei, bei Bedarf Änderungen oder Ergänzungen vorzunehmen, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Anpassung an internationale Regeln aufdrängen. Der Fahrzeugführer brauche sich zudem nur mit dem Wortlaut der VO vertraut zu machen, während er jetzt mühsam

---

mäßigkeit der sogenannten Delegationstheorie als einer Verschiebung der verfassungsmäßigen Kompetenzgrenzen sind wiederholt erhoben worden von Giacometti, so in Verfassungsrecht und Verfassungspraxis in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Festgabe für Fritz Fleiner, 1937, und in JZ 31, 257.

[5] Giacometti, Über das Rechtsverordnungsrecht im schweizerischen Bundesstaate, Festgabe für Fritz Fleiner zum 60. Geburtstage, 1927 S. 393.

[6] Giacometti, Die Verfassungsmäßigkeit der Bundesgesetzgebung und ihre Garantien, JZ 30, 289, erwähnt als Beispiel dafür, wie die Gesetzgebung dem fakultativen Referendum entzogen wird, den Art. 17 MFG betreffend die Regelung der Arbeitszeit der Berufs-Chauffeure; der gleiche Verfasser warnt vor der «Abbröckelung des Verfassungsgrundsatzes der Gewaltentrennung und des Vorranges des Gesetzes» in Verordnungsrecht und Gesetzesdelegation, Festgabe zum Schweiz. Juristentag, Zürich 1928 S. 83.

die für ihn wichtigen Bestimmungen aus Gesetz und Verordnung zusammensuchen müsse.

Dieser Vorschlag muß Bedenken erwecken. Die grundsätzlichen rechtlichen Bedenken, die soeben angeführt worden sind, werden durch praktische Überlegungen nicht aus der Welt geschafft. Auf internationalem Gebiete sind wohl Bestrebungen zu einer Verbesserung des Straßenverkehrs im Gange. Die Vereinten Nationen haben das Studium der damit zusammenhängenden Probleme an die Hand genommen. Eine Revision der internationalen Abkommen ist in die Wege geleitet worden[7]. Es ist zu erwarten, daß das Ergebnis dieser Studien bei der Revision des MFG verwertet werden kann. Die internationale Regelung dürfte sich weniger auf unsere Verkehrsregeln auswirken als auf Fragen der Freizügigkeit, der Ausweise und der Straßensignalisation.

Die allgemeinen Grundsätze über das Verhalten im Verkehr sind meines Erachtens so wichtig, daß nicht darauf verzichtet werden sollte, sie ins Gesetz aufzunehmen. Sie sind vor allem von Bedeutung für das Verschulden. Trotz Einführung der Kausalhaftung hat das Verschulden seine Rolle noch lange nicht ausgespielt. Die Verkehrsvorschriften sind eine «Kodifikation der Sorgfaltspflichten»[8]. Sie geben die allgemeinen Maßstäbe ab für die Auswertung eines Verhaltens nach der Sorgfalt, die unter gegebenen Umständen objektiverweise erwartet werden kann und muß. Eine Übertretung der in diesem Katalog aufgeführten Vorsichtsmaßnahmen führt im allgemeinen zur Bejahung des zivilrechtlichen und strafrechtlichen Verschuldens. Dabei werden allerdings sehr oft nicht nur das Gesetz, sondern auch Verordnungen und Polizeivorschriften heranzuziehen

---

[7] Bericht des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements zur Interpellation Eggenberger; ein Entwurf der Arbeitsgruppe des Europäischen Transportkomitees der UNO ist inzwischen veröffentlicht worden, Automobil-Revue 1949 Nr. 12 und 19.

[8] Oftinger, Haftpflichtrecht S. 111.

sein[9]. Die fundamentalen Rechtssätze sollen in das Gesetz aufgenommen werden, schon um ihre Bedeutung zu unterstreichen. Man wird dem Motorfahrzeugführer das eingehende Studium des Gesetzes je länger je weniger ersparen dürfen. Auch wenn er die Vorschriften aus Gesetz und VO «zusammensuchen» muß, so ist das nicht zuviel verlangt. Schließlich richten sich die Verkehrsvorschriften nicht nur an den Automobilisten, sondern auch an andere Straßenbenützer, wie Radfahrer, Reiter, Fußgänger, Führer von Fuhrwerken, die bei einer Verletzung schwere Nachteile in Kauf zu nehmen haben. Bei der Revision des MFG wird sich ohnehin die Frage der Erfassung aller Straßenbenützer durch einheitliche Verkehrsvorschriften stellen.

Rein technische Vorschriften werden auch in Zukunft in die VO zu verweisen sein. Dabei kann es zweckmäßig sein, für Detailfragen eine Subdelegation an ein Departement vorzusehen. Wir brauchen uns keine Illusionen darüber zu machen, daß die künftige MFV an Umfang etwa geringer werden wird. Zweckmäßig scheint die Anregung der FRS, daß die Mindestversicherungssummen durch den BR auf dem Verordnungswege bestimmt werden sollen, abgestuft nach Kategorien und Fahrzeugtypen, Personen und Fassungsvermögen, um sie einem veränderten Geldwert leichter anpassen zu können.

Nach dem geltenden Recht soll der BR «in Zweifelsfällen» entscheiden, ob und in welcher Weise eine Kategorie oder ein Typus von Motorfahrzeugen unter die Bestimmungen des Gesetzes fällt (Art. 1 Abs. 2 Satz 2 MFG). Diese Sonderdelegation läßt sich daraus erklären, daß das Gesetz auf eine Definition des Motorfahrzeuges verzichtet hat. Schwierigkeiten bei der Unterstellung haben sich beim Trolleybus ergeben[10]. Die Tragweite der angeführten Bestimmung ist nicht klar. Sie kann wohl nicht den Sinn ha-

---

[9] Oftinger, 896; Strebel-Huber, Art. 37 N. 108; Max Graf, Das zivilrechtliche Verschulden des Automobilisten, Diss. Zürich 1945 S. 92 ff.; BGE 71 IV 99.

[10] BGE 68 IV 24 ff.

ben, daß der BR Einzelfälle zu entscheiden hat, obwohl der Wortlaut diese Auslegung zuläßt. Der BR hat vielmehr sich zeigende Lücken der VO auszufüllen und neu auftauchende Typen entsprechend einzureihen. Besteht einmal eine Lücke, so hat der Richter die Lösung selbst zu treffen[11]. Das neue Gesetz wird um eine Legaldefinition des Motorfahrzeuges nicht herumkommen. Eine generelle Delegation an den BR dürfte genügen, und die besondere Ermächtigung, Zweifelsfälle zu entscheiden, sollte im Interesse der Klarheit weggelassen werden.

II. Bund und Kantone

1. Abgrenzung der Kompetenzen

Das MFG geht davon aus, daß dem Bund die Kompetenz zu einer umfassenden Straßenverkehrsregelung fehlt, da ihm nach Art. 37bis BV nur die Befugnis verliehen ist, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen, während der Straßenverkehr «höchstens einen Ausschnitt aus dieser Befugnis bilden» soll, und «zwar nur im Zusammenhang mit Auto und Fahrrad»[1]. Die Bezeichnung als «Bundesgesetz über den Straßenverkehr» wurde bewußt vermieden. Wenn sich heute die Notwendigkeit erweist, die Verkehrsvorschriften zu erweitern, so braucht man wegen der verfassungsmäßigen Grundlage nicht ängstlich zu sein. Art. 37bis BV muß vernünftigerweise so ausgelegt werden, daß er einer umfassenden Kompetenz des Bundes zum mindesten sehr nahe kommt. Der Verkehr der Motorfahrzeuge und Fahrräder kann vom Gesetzgeber nicht mehr befriedigend geregelt werden, ohne daß das Verhalten aller übrigen Straßenbenützer mit und ohne Fahrzeuge miteinbezogen

---

[11] Oftinger, Haftpflichtrecht 805 f.; Strebel-Huber, Art. 1 N. 54—58.

[1] Botschaft 1930 BBl 82 II 851.

wird. Eine begriffliche Scheidung der Kompetenzen auf diesem Gebiete ist kaum mehr möglich[2].

Die Verkehrsvorschriften des MFG, welche für alle Straßenbenützer aufgestellt worden sind, gelten nur auf den Straßen, welche den Motorfahrzeugen und Fahrrädern geöffnet sind (Art. 1 Abs. 1). Diese Einschränkung ist heute praktisch nahezu bedeutungslos[3]. Der Begriff der öffentlichen Straße wird in der Praxis in weitem Sinne ausgelegt, so gehört zum Beispiel auch ein Werkplatz dazu, der auf eine offene Straße ausmündet und für Drittpersonen nicht gesperrt ist[4].

Was den Kantonen als Reservat verbleibt, ist die sogenannte Straßenhoheit, die Befugnis zum Erlaß von Vorschriften über die Benützung der Straße, insbesondere hinsichtlich des Umfanges des Gemeingebrauches[5]. Sache der Kantone ist auch die Straßenpolizei, soweit die Verkehrsordnung des Bundes nicht berührt wird[6].

Das MFG versucht im übrigen eine Abgrenzung der Befugnisse vorzunehmen (Art. 3). Für alle oder einzelne Straßen, die dem Durchgangsverkehr nicht geöffnet sind, können die Kantone Verbote oder zeitliche Beschränkungen für Motorfahrzeuge und Fahrräder aufstellen, wobei sie unter Umständen «den Bundesrat anhören» (Abs. 1). Die Verfassungsmäßigkeit dieser Bestimmung kann angezweifelt werden[7]. Weitere beschränkende Maßnahmen zu treffen, steht den Kantonen zu, wo die Sicherheit des Verkehrs oder die Anlage der Straße es notwendig macht; in diesem Falle besteht die Möglichkeit einer Beschwerde an den Bundesrat, der vom Kanton getroffene Maßnahmen ganz

---

[2] Burckhardt, Kommentar BV 3. Aufl. S. 319 und 321; H. Sträuli, Die Kompetenzausscheidung zwischen Bund und Kantonen auf dem Gebiete der Gesetzgebung, Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft NF 34 S. 30.

[3] Strebel-Huber, Einl. N. 18, Art. 1 N. 9, Art. 33 N. 1.

[4] BGE 63 II 212, 65 II 187.

[5] BGE 73 I 209.

[6] Strebel-Huber, Art. 2—3 N. 7, Art. 33 N. 1.

[7] Strebel-Huber, Art. 2—3 N. 26.

oder teilweise aufheben kann, wenn sie bundesrechtswidrig sind (Abs. 2)[8]. Schließlich besteht ein Vorbehalt der örtlichen verkehrspolizeilichen Regelung (Abs. 3). Man sieht, die Verteilung der Kompetenzen krankt an Schwerfälligkeit und Unübersichtlichkeit und ist systematisch keineswegs befriedigend[9]. Wenn sie in einem neuen Gesetze klarer formuliert werden muß, so wird das nicht anders zu erreichen sein als durch eine Verstärkung der Zuständigkeit des Bundes[10]. Das gesamtschweizerische Interesse an einer einheitlichen und großzügigen Straßengesetzgebung muß uns die Einbuße der kantonalen Hoheit verschmerzen lassen.

2. Die Verkehrsvorschriften

Hier stellt sich die Frage, ob der Kreis der Personen, die dem MFG unterstellt sind, erweitert werden soll. Das MFG unterscheidet zwischen Motorfahrzeugen, Fahrrädern und «andern Straßenbenützern». Mit der letzten Kategorie befassen sich die Art. 33—35, welche alles Weitere den Kantonen überlassen[11]. Für die Fußgänger sind die Vorschriften dürftig (Art. 35). Die MFV bringt ergänzende Bestimmungen über Fahrzeuge mit Tierbespannung, Handkarren und Zugwagen, Reiter und Viehherden, nicht aber über Fußgänger (Art. 72—74). Schon die wenigen Weisungen an die Fußgänger erwiesen sich bei der parlamentarischen Beratung als unpopulär[12].

Der Fußgänger ist nicht verpflichtet, die rechte Straßenseite zu benützen. Für die Einhaltung der linken Straßenseite wird angeführt, daß die Gefahr des Angefahrenwerdens geringer ist[13]. Er hat sich «an die Straßenseite zu

---

[8] Strebel-Huber, Art. 2—3 N. 44 und 56.

[9] Strebel-Huber, Art. 3 N. 1, 26, 58.

[10] Die FRS begnügt sich mit dem Vorschlage, in Art. 3 Abs. 1 zu sagen: «Die Kantone können die Benützung von Straßen, die dem Durchgangsverkehr nicht geöffnet sind..., untersagen oder zeitlich beschränken...», womit aber herzlich wenig gewonnen ist.

[11] Strebel-Huber, Art. 33 N. 1.

[12] Strebel-Huber, Art. 35 N. 4.

[13] Strebel-Huber, Art. 35 N. 5 und 8.

halten», was ungenau ausgedrückt ist und richtiger durch «an den Straßenrand» zu ersetzen wäre[14]. Das Trottoir ist dem Bereich des MFG entzogen, es gehört nicht mehr zur öffentlichen Straße und ist somit Reservat der Kantone geblieben. Diese können örtliche Polizeivorschriften aufstellen, zum Beispiel das Befahren der Trottoirs mit Fahrrädern verbieten und unter Strafe stellen[15]. Eines steht fest: An den Fußgänger werden heute viel strengere Anforderungen gestellt, das Maß der Sorgfalt, das von ihm verlangt wird, ist erheblich gestiegen. Die gewaltige Steigerung des öffentlichen Verkehrs hat es mit sich gebracht, daß er eine ganze Reihe von Regeln und Erfahrungstatsachen kennen und beachten muß, die nirgends kodifiziert sind, sonst setzt er sich bei einem Unfalle dem Vorwurf des Selbstverschuldens aus. Es zeichnet sich in der Praxis des MFG hinsichtlich des Selbstverschuldens eine ähnliche Entwicklung ab wie beim EHG. Damit ist ein gewisses Gegengewicht gegen die strenge Kausalhaftung geschaffen worden[16].

Es scheint uns heute selbstverständlich, daß der Fußgänger beim Überqueren einer Straße oder eines Platzes sich umzusehen hat, ob Fahrzeuge nahen. Diese Pflicht besteht besonders dann, wenn der Fußgänger vor einer haltenden Straßenbahn oder einem Trolleybus auf die Fahrbahn treten will[17]. Die allgemeinen Verhaltensmaßregeln gelten nicht nur für den verkehrsgewandten Straßenbenützer; auch von schlecht hörenden oder schlecht sehenden älteren Leuten, ja sogar von den Kindern wird verlangt, daß sie damit vertraut seien[18]. Wenn der Fußgänger sich

---

[14] So Entwurf des Auto-Fahrlehrer-Zentralverbandes zu Art. 35 MFG; die Polizeiverordnung der Stadt St. Gallen von 1921 schreibt in Art. 44 vor, daß Fußgänger auf Trottoirs, Fußwegen und Straßen rechts zu gehen und rechts auszuweichen haben.

[15] BlZR 39 Nr. 165; JZ 37, 284 Nr. 54.

[16] Oftinger, Haftpflichtrecht 699, 917.

[17] BGE 58 II 216; BlZR 40 Nr. 82.

[18] Semjud, 1941, 114; Scheller, Rechtspraxis im Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, Zürich 1946 Nr. 377; weitere Beispiele bei Oftinger, Haftpflichtrecht 922 ff.

zu weit vom Straßenrand entfernt, trifft ihn ein Selbstverschulden, falls er tödlich verunglückt[19]. Beim Überschreiten der Straße wird konzentrierte Aufmerksamkeit gefordert. Einem Fußgänger, der in Gedanken versonnen mit gesenktem Kopfe daherkommt, wird der Vorwurf gemacht, daß er «unter Hintansetzung elementarster Vorsichtsmaßregeln sich auf den Straßen der Großstadt bewegt»[20]. Der Fußgänger kann sich nicht immer auf den Fußgängerstreifen verlassen. So darf er nicht nach Belieben noch rasch einen Fußgängerstreifen betreten, um sich ein «Vortrittsrecht» gegenüber einem nahenden Motorfahrzeug zu verschaffen. Das ergibt sich daraus, daß der Fußgängerstreifen den Motorfahrzeugführer zur Beachtung zwingt, «um den sich schon darauf befindenden Fußgängern die ungehinderte Überquerung der Fahrbahn zu ermöglichen» (MFV Art. 45 Abs. 3)[21].

Alles das wird aus der Vorschrift von Art. 35 MFG abgeleitet, wonach der Fußgänger die Straße vorsichtig zu überschreiten habe. Sicher würde es zu weit gehen, wenn man alle diese Grundsätze kodifizieren wollte. Man wird dem Fußgänger auch nicht vorschreiben wollen, daß er in bestimmten Fällen ein Zeichen zu geben habe, obwohl das vielleicht unter Umständen verlangt werden kann. Wir wollen es nicht so weit kommen lassen, daß der Fußgänger eine Prüfung bestehen muß, bevor er sich auf die Straße begeben darf. Aber eine gewisse Einheitlichkeit der Vorschriften ist wünschenswert, sonst besteht die Gefahr, daß

---

[19] BGE 63 II 342.

[20] BGE 67 I 320.

[21] BGE 65 I 58; J. Hinden, Die Bedeutung der Fußgängerstreifen im Straßenverkehr, in JZ 35, 288, kritisiert die bundesgerichtliche Auffassung und möchte den Fußgängerstreifen zur Schutz-Zone erklären analog dem Inseltrottoir, geht aber zu weit, wenn er verlangt, daß der Fußgänger «ungehemmt auf den Fußgängerstreifen zumarschieren darf»; die Auslegung des Bundesgerichtes entspricht auch der Überlegung, daß der Motorfahrzeugführer mit einem normalen Verlauf eines Verkehrsbildes rechnet und nicht mit einem brüsken Verhalten anderer Straßenbenützer.

die polizeilichen Vorschriften des kantonalen Rechts sich überschneiden oder widersprechen und daß die Verkehrssicherheit darunter leidet[22]. Es ist nicht zu übersehen, daß das Verhalten der Fußgänger einen erheblichen Anteil an den Ursachen der Verkehrsunfälle ausmacht[23]. So wäre zum Beispiel die einheitliche Regelung darüber angezeigt, ob der Fußgänger rechts oder links zu gehen habe. Zu überlegen wäre eine Vorschrift, daß Fußgänger nicht in ganzen Reihen die Straßenbreite belegen dürfen, sondern, ähnlich wie die Radfahrer, höchstens zu zweit oder zu dritt.

Für die Radfahrer sollen die Vorschriften über die Betriebssicherheit des Fahrzeuges Anwendung finden (Art. 17 Abs. 1 und 2 MFG). Das gleiche gilt grundsätzlich für Fahrzeuge mit Tierbespannung, wobei das Nähere der VO überlassen werden kann[24]. Die Ausnahme, die in Art. 33 Abs. 1 MFG für die landwirtschaftlichen Fuhrwerke gilt, die vom Felde heimkommen und nicht mit Licht zu versehen sind, ist nicht gerechtfertigt. Das Anbringen einer Reflexlinse wäre das mindeste, was hier verlangt werden muß[25]. Auch Begleiter von größeren Viehherden sollten ein Licht mit sich führen müssen.

---

[22] Vgl. Strebel-Huber, Art. 2—3 N. 6, Art. 70 N. 2; man denke an die ungenügende Lösung der früheren konkordatsmäßigen Ordnung, vgl. Strebel-Huber, Einleitung N. 4.

[23] Nach statistischen Erhebungen für das Jahr 1947 sollen von 32 110 Unfällen 25 958 durch Fahrzeuglenker verursacht worden sein und 2120 durch Fußgänger (Automobil-Revue 1949 Nr. 20).

[24] Für solche Fahrzeuge gelten die Verkehrsregeln, insbesondere die Vorschrift über die Beleuchtung, auch dann, wenn die Zugtiere nicht eingespannt sind, BGE 72 II 209.

[25] Vgl. Kritik von Oftinger, Haftpflichtrecht 918 Anm. 533, der trotz dieser «unverständlichen» Regelung im Unterlassen der Beleuchtung ein zivilistisches Verschulden erblickt; die Bestimmung ist als Konzession an die Landwirtschaft ins Gesetz gekommen und ist auf referendumspolitische Erwägungen zurückzuführen, Strebel-Huber, Art. 33 N. 14; das Bundesgericht wendet beim Begriff des landwirtschaftlichen Fuhrwerkes mit Recht eine enge Interpretation an und zählt «une exploitation forestière» und einen Holztransport nicht dazu. BGE 72 II 214.

III. Sachliche Geltung des Gesetzes

1. Begriff des Motorfahrzeuges

Das MFG verzichtet auf eine Begriffsbestimmung des Motorfahrzeuges und überläßt es der VO, dessen Kategorien aufzuzählen. Die MFV mußte diese Definition nachholen[1]. Es hat sich als notwendig erwiesen, daß das Gesetz den Begriff selbst klarstellt[2]. Praktische Schwierigkeiten haben sich besonders bei der Frage ergeben, ob der Trolleybus als Motorfahrzeug zu gelten hat. Nach der einen Auffassung ist dieses Vehikel haftpflichtrechtlich nicht dem MFG, sondern dem EHG zu unterstellen. Anderseits vertritt das Bundesgericht die Meinung, es sei, weil nicht an Geleise gebunden, dem Wortlaute von Art. 1 MFV entsprechend als Motorfahrzeug zu betrachten, will aber die Bestimmungen des MFG doch nicht in ihrer Gesamtheit anwenden[3]. Die Vorschriften über Geschwindigkeit (Art. 25) sind auch für den Trolleybus als anwendbar erklärt worden[4]. Dieser gilt nicht als Straßenbahn und kann kein Vortrittsrecht beanspruchen[5].

Das Gesetz soll in dieser Frage Klarheit schaffen; die vollständige Unterstellung unter das MFG scheint heute gegeben[6].

---

[1] Art. 1 MFV; Oftinger, 801: «Einteilen kann man aber bloß, was man vorher definiert hat.»

[2] Vorschlag der FRS: «Motorfahrzeuge sind Fahrzeuge, die durch motorische Kraft angetrieben werden, ohne an Geleise, die am Boden befestigt sind, gebunden zu sein.»

[3] BGE 68 IV 26.

[4] OG Zürich in JZ 40, 124 Nr. 79.

[5] Kreisschreiben vom 27. März 1934.

[6] Ein eidgenössisches Trolleybusgesetz ist in Vorbereitung. Im internationalen Verkehr ist vorgesehen, daß der Trolleybus hinsichtlich der Straßenverkehrsordnung nicht in die Kategorie der Motorfahrzeuge eingereiht werden soll, weil er im Grenzverkehr nur fahrplanmäßig in Frage kommt; in bezug auf die Verkehrsregelung soll er vollständig dem Motorfahrzeug gleichgestellt sein;

Die VO kann dann bei der Aufzählung der einzelnen Kategorien den Trolleybus erwähnen, ebenso wie die andern besonderen Fahrzeuge, zum Beispiel das Elektromobil, den Handwagen mit Elektromotor, den sogenannten Jeep oder das «Mehrzweckfahrzeug» [7].

Landwirtschaftliche Traktoren und Arbeitsmaschinen gelten als Motorfahrzeuge, auf die die Verkehrsregeln und Strafbestimmungen des MFG Anwendung finden. Sie sind aber unter gewissen Voraussetzungen von der Haft- und Versicherungspflicht ausgenommen (Art. 5 MFV). Diese Ausnahme war nie gerechtfertigt und sollte verschwinden [8].

Fraglich scheint, ob Fahrräder mit Hilfsmotoren den Motorrädern und damit den Motorfahrzeugen gleichgestellt werden sollen [9].

2. «Betrieb» des Motorfahrzeuges

Die besondere Haftpflicht des Halters nach MFG tritt ein, wenn ein Kausalzusammenhang zwischen dem Betrieb des Motorfahrzeuges und einem Unfall nachgewiesen ist (Art. 37 Abs. 1). Dem Halter ist anderseits der Abschluß einer Haftpflichtversicherung vorgeschrieben zur Deckung des durch den Gebrauch des Motorfahrzeuges verursachten Schadens (Art. 48 Abs. 1). Ein Unterschied zwischen diesen beiden Begriffen besteht jedoch nicht. Der Ausdruck «Gebrauch» ist vielmehr als verfehlt zu betrachten und taugt nicht zur Auslegung des Betriebsbegriffes. Aus der in Art. 1 Abs. 1 erwähnten Verwendung eines Motorfahrzeuges läßt sich ebenfalls nichts ableiten, denn handelt es sich um nichts anderes als um die sachliche Geltung

---

Entwurf der UNO zu einer neuen internationalen Straßenverkehrsordnung in Automobil-Revue 1949 Nr. 12 und 19.

[7] So der Entwurf der FRS zu Art. 1 MFV.

[8] Oftinger, 806 Anm. 85 und 845 Anm. 252; über die Schwierigkeiten bei Anwendung der betreffenden Bestimmungen Strebel-Huber, Art. 1 N. 44—53.

[9] MFV Art. 2 lit. b, BRB vom 6. August 1947 betreffend Fahrräder mit Hilfsmotor.

des Gesetzes und die Abgrenzung der Kompetenzen des Bundes. Geht es um die Haftpflicht, so muß immer die Frage geprüft werden, ob das Motorfahrzeug im Sinne von Art. 37 Abs. 1 im Betriebe war. Bei einer Revision des Gesetzes sollte die Terminologie in dem Sinne vereinheitlicht werden, daß überall der Ausdruck «Betrieb» verwendet wird[10].

Der Begriff des Betriebes und seine Auslegung sind von großer Bedeutung, weil sich die Haftung des Halters nach OR beurteilt, wenn es sich um einen Nichtbetriebsunfall handelt. In der Literatur ist die Umschreibung dieses Begriffes auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen[11]. Das Bundesgericht hat sich mit einigen Vorbehalten zum sogenannten maschinentechnischen Betriebsbegriff bekannt. Darnach ist ein Motorfahrzeug im Betriebe, wenn seine maschinellen Einrichtungen, namentlich Motor und Scheinwerfer, im Gange sind oder — wenn dies nicht der Fall ist — der Unfall, als Ganzes betrachtet, auf die durch die Betätigung dieser Einrichtungen geschaffenen besonderen Gefahren zurückzuführen ist. Der Fortbewegung des Fahrzeuges durch den Motor wird diejenige durch die eigene Schwerkraft «zum mindesten bei bewußter Ausnutzung» gleichgestellt. Der Betriebsbegriff des MFG ist nicht identisch mit demjenigen des EHG[12].

Soll das Gesetz den Betriebsbegriff näher umschreiben? Das wird kaum möglich sein, denn es kann nicht einen ganzen Katalog aller möglichen Unfälle aufstellen. Auch kommt es weniger auf eine theoretische Definition an, als auf das praktische Ergebnis. Die Folgerungen, die aus der bundesgerichtlichen Umschreibung zu ziehen sind, ergeben eine

---

[10] Die Redaktion von Art. 48 Abs. 1 scheint auf einem Versehen zu beruhen, Strebel-Huber, Art. 48 N. 16.

[11] Oftinger, 852; Strebel-Huber, Art. 37 N. 7; Bienenfeld: Bemerkungen zum Motorfahrzeug-Gesetz, JZ 30, 57; E. Haymann: L'«emploi» d'un véhicule automobile, in ZBJV 72, 4.

[12] BGE 63 II 269, 64 II 240; 72 II 220; Strebel-Huber, Art. 37 N. 6 und 9; Oftinger, 853 Anm. 299.

vernünftige Wegleitung für die heute noch bestehenden Zweifelsfälle. Das Weitere wird man der Praxis überlassen dürfen. Als Betriebsunfall wurde es angesehen, wenn ein Auto, das zur Verhütung eines Unfalles an einer Straßengabelung angehalten hatte, mit einem Radfahrer zusammenstößt[13]. Im Betriebe steht ein Motorfahrzeug, das mit blendenden Scheinwerfern am Straßenrande parkiert ist[14]. Ein Camion, der ohne Licht stationiert ist, befindet sich hingegen nicht mehr im Betriebe[15]. Ein von Menschenhand bewegtes Auto, das nach einer Panne in die Garage gestoßen wird, bedarf keines Fahrzeugausweises; daraus darf geschlossen werden, daß es sich nicht im Betriebe befindet[16]. Vorbereitungshandlungen und Hilfsarbeiten fallen in der Regel außerhalb des Betriebes[17]. In Zweifelsfällen ist darauf abzustellen, daß die Anwendung des MFG nur dort berechtigt und angezeigt ist, wo die besondere Betriebsgefahr des Motorfahrzeuges in Erscheinung getreten ist[18].

IV. Verkehrssicherheit

1. Geschwindigkeit

Daß das MFG mit der zahlenmäßigen Beschränkung der Geschwindigkeit des Konkordates aufgeräumt hat, war eine mutige Tat. Die Höchstgeschwindigkeiten, die vorher galten (wobei das trabende Pferd den Maßstab abgegeben hatte und 18 km innerorts, höchstens 40 km außerorts ge-

---

[13] BGE 64 II 240.
[14] BGE 63 II 342.
[15] BGE 72 II 217.
[16] BGE 73 IV 37.
[17] Abw. Haymann, a.a.O. S. 11.
[18] Bussy, Responsabilité Civile Automobile, Genève (Fiches Juridiques Suisses). Dieser bekennt sich eher als Anhänger einer sogenannten Verkehrsfunktionstheorie, aus der Überlegung, daß Kausalhaftung und obligatorische Versicherungspflicht im Interesse des Verletzten eingeführt worden sind.

stattet waren), die «Autofallen», die Leporellolisten der Bußen und ähnliche Erscheinungen muten uns heute schon historisch an. Der Gesetzgeber hat den großen Schritt in die Freiheit nicht ohne Bedenken getan. Die Botschaft hat ihre Vorbehalte für die Zukunft angemeldet: «Wir legen damit das Schicksal der von den Automobilisten erstrebten Neuerung in deren eigene Hand. Sollte sich das Vertrauen in ihre Selbstzucht nicht rechtfertigen und die Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit auch für Tourenwagen eine vermehrte Verkehrsgefahr herbeiführen, so müßte grundsätzlich zum alten System, mit angepaßten Höchstzahlen, zurückgekehrt werden. Selbstverständlich dürften nicht vereinzelte Fälle den Ausschlag geben.[1]» Dürfen wir heute annehmen, daß dieser «Schicksalsartikel»[2] sich bewährt habe und die Probe bestanden sei? Die Meinungen sind geteilt. Nach schweren Unfällen melden sich regelmäßig Pressestimmen, die kategorisch die Wiedereinführung von maximalen Grenzen verlangen. Gerne wird auf die Verhältnisse in Amerika und England hingewiesen, wo Höchstgeschwindigkeiten innerorts vorgeschrieben sind[3]. Die Automobilverbände setzen sich für die Beibehaltung der geltenden Ordnung ein[4]. Nach dem heutigen Recht haben die Kantone im Rahmen von Art. 3 Abs. 2 und 3 MFG die Befugnis, für bestimmte Straßenstrecken der Geschwindigkeit

---

[1] Botschaft BBl 82 II 865.

[2] Strebel-Huber, Art. 25 N. 1.

[3] Zum Beispiel NZZ. 1948 Nr. 1937.

Die Polizeipräsidenten des Bezirkes Meilen haben diese Forderung ebenfalls erhoben, NZZ. 1948 Nr. 2171.

[4] Im «Auto» 1948 Nr. 23/24 werden die Wiedereinführung von Maxima und die Versuche eines Kantons, eine absolute Innerortsgeschwindigkeit von 60 Stundenkilometern zu konstruieren, unter dem Titel «Der Weg zurück» bekämpft.

Die FRS schlägt für die Revision von Art. 25 lediglich eine Umstellung im Text vor, indem in Abs. 1 Satz 2 gesagt werden soll: «...den Lauf nötigenfalls zu mäßigen oder anzuhalten», was verdeutlichen soll, daß in besonderen Fällen zum vorneherein langsam gefahren werden muß.

eine zahlenmäßige Grenze zu setzen[5]. Diese Kompetenz kann aber nicht den Sinn haben, daß es einfach den Kantonen überlassen wird, ihrerseits überall da, wo sie es für richtig finden, solche Maxima vorzuschreiben[6]. So hat es auch der Bundesrat aufgefaßt. Er hat sich in einem Rekursfalle dahin ausgesprochen, daß die ziffernmäßige Beschränkung durch die Kantone nur dann erfolgen solle, wenn die Anlage der Straße oder die Abwicklung des Verkehrs es unbedingt erfordere, denn auch innerorts gelte grundsätzlich Art. 25 MFG; einer Gemeinde, die eine solche Beschränkung einführen wollte, wurde geraten, die Verkehrssicherheit durch andere Maßnahmen zu heben[7]. Das Problem muß tatsächlich auf eidgenössischem Boden gelöst werden, wenn wir nicht ein Chaos von Geschwindigkeitsvorschriften heraufbeschwören und riskieren wollen, daß zu verschieden, vielleicht auch zu ängstlich verordnet wird.

Es ist nicht zu bestreiten, daß zu schnelles Fahren und Überholen gefährlich sind und häufig zu schweren Unfällen führen. Tatsächlich steht die übersetzte Geschwindigkeit in der Statistik an der Spitze der Unfallursachen[8]. Kann der Gesetzgeber mit Höchstvorschriften die gefährliche Raserei wirksam bekämpfen, oder führen andere Wege besser zum Ziel, die Verkehrssicherheit zu heben? Wenn wir einen Blick auf die Praxis des Bundesgerichtes werfen, dann sehen wir, daß Art. 25 MFG, der die Geschwindigkeit grundsätzlich freigibt, dem Fahrer zugleich eine schwere Aufgabe überbindet. Seine Freiheit ist eine vermeintliche, ein Danaergeschenk des Gesetzes. Sie ist deshalb fragwürdig, weil sie abhängig und eingeengt ist von einem ganzen Kranz verschiedenartigster Umstände. Die «gegebenen Straßen- und Verkehrsverhältnisse», denen der Führer sich

---

[5] Strebel-Huber, Art. 2—3 N. 47 und 61; Bädertscher, Art. 3 N. II.

[6] Vgl. Strebel-Huber, Art. 2—3 N. 34.

[7] Entscheid des Bundesrates vom 1. Oktober 1935 betreffend Gemeinde Liestal, abgedruckt bei Scheller, Rechtspraxis Nr. 12.

[8] Vgl. Automobil-Revue, 1949 Nr. 20.

anzupassen hat, diktieren ihm eine ständige Aufmerksamkeit, die nie erlahmen darf. Die Verpflichtung, die «richtige» Geschwindigkeit einzuhalten, legt ihm eine schwere Verantwortung auf; ihre Verletzung gilt als klassischer Fall des Versagens und Verschuldens [9]. Der Führer trägt das Risiko, ob seine Geschwindigkeit der Überprüfung bei einer nachträglichen Rekonstruktion der gesamten Situation standhält.

Der Lenker darf niemals so schnell fahren, daß er nicht innerhalb des Raumes, den er vollständig frei vor sich hat, anhalten kann [10]. Die Anpassung an die Geschwindigkeit verlangt keineswegs, daß er jederzeit auf der Stelle anhalten könne, wohl aber, daß er nicht schneller fahre, als daß er jederzeit auf diejenige Strecke anhalten kann, innerhalb welcher er nicht mit einem plötzlich auftauchenden Hindernis rechnen muß [11]. Für den Fall einer ausgebauten und übersichtlichen Überlandstraße ist «jede Geschwindigkeit» erlaubt, weil der darauf Fahrende damit rechnen darf, daß er von jedem Fahrzeugführer von einem Seitenweg aus wahrgenommen wird [12]. Solche Fälle sind äußerst selten. Schon die sogenannten technischen Gegebenheiten des Fahrzeuges, der Zustand der Bremsen, die Beschaffenheit der Reifen usw. können es mit sich bringen, daß die Geschwindigkeit nicht voll ausgenützt werden darf [13]. Dann kommen die Straßen-, Verkehrs- und Witterungsverhältnisse dazu und schließlich als gewichtiges Moment die subjektive Verfassung des Führers. Wer ungenügend ausgebildet ist und wenig Erfahrung hat, darf nicht mit der gleichen Selbständigkeit fahren wie ein erfahrener Automobilist und

---

[9] Oftinger, 870 und 901.

Zur Beherrschung des Fahrzeuges kommt noch die Verantwortung für dessen Betriebssicherheit, vgl. «Verkehrsregel Nr. 1: Betriebssicherheit des Fahrzeuges» in «Auto» 1949 Nr. 8/9.

[10] BGE 60 II 284.

[11] BGE 64 I 357.

[12] BGE 62 I 195; Oftinger, 902, erwähnt dieses Urteil als Beispiel dafür, daß das großzügige Gesetz auch großzügig angewendet werde.

[13] BGE 64 I 123 und 358.

darf keine heiklen Überholungsmanöver machen[14]. Ein Tempo von 100 km in der Nacht wird zwar nicht schlechthin als unzulässig betrachtet, aber fast immer als übersetzt, wenn es sich nicht um eine lange und gerade, auf weite Distanz übersichtliche Strecke handelt; es ist absolut übersetzt und wird zu einem der «schwersten Fehler», wenn die Übersicht nicht weiter als 30 m reicht[15]. Auf einer Straße innerorts, die keine Trottoirs aufweist, ist eine Geschwindigkeit über 60 km «weit übersetzt»[16], in einer unübersichtlichen Kurve sind auch 55 km noch zu viel[17]. Eine Schnelligkeit von 50 km auf dem Utoquai, Zürich, wurde nicht als übersetzt bezeichnet, vorausgesetzt, daß der Wagen starke Bremsen habe[18]. Auf einer Hauptverkehrsader innerorts sind 45—50 km noch zulässig[19], bzw. für einen guten Fahrer an der äußersten Grenze[20]. In einer engen Gasse liegen 20—25 km an der Grenze des Zulässigen[21]. Das Passieren eines Bahnüberganges ist noch im Tempo von 20 km übersetzt, es hat im Schritt zu geschehen oder zum mindesten so, daß sofort gestoppt werden kann[22].

Sollen wir von dieser elastischen Ordnung zurückgehen zu einem starren Schema der Zahlen? Niemand wird den obersten Grundsatz preisgeben wollen, daß der Führer sein Fahrzeug ständig zu beherrschen habe. Es könnte sich höchstens darum handeln, zusätzlich Höchstgeschwindigkeiten einzuführen für den Verkehr innerorts und auf gefährlichen Straßenstrecken. Bei der Beantwortung dieser Frage ist auf die Verkehrssicherheit abzustellen und nicht auf das Inter-

---

[14] BGE 73 IV 184.
[15] BGE 64 II 327 f.
[16] BGE 61 I 433.
[17] BGE 68 II 127.
[18] BlZR 39 Nr. 151.
[19] BGE 63 I 125.
[20] BGE 60 I 166.
[21] BGE 63 II 60.
[22] BGE 69 II 156, wobei allerdings auch auf das Bahnpolizeigesetz Art. 4 und die VO betreffend den Abschluß und die Signalisierungen der Niveaukreuzungen hingewiesen wird.

esse der Automobilisten. Gesamthaft betrachtet muß festgestellt werden, daß die bewegliche Lösung sich bewährt hat. Die Geschwindigkeit läßt sich in keinem Fall zum voraus und in exakter Weise normieren. Die beste Formel bleibt das Verhältnis zur Summe aller Umstände. Den Führer auf diese Formel verpflichten, verlangt von ihm mehr als die Einhaltung von Grenzen, die zum vorneherein festgesetzt sind. Es ist damit zu rechnen, daß Höchstgeschwindigkeitssignale dazu verleiten, auch dort an die obere Grenze zu gehen, wo diese schon zu hoch ist. Es gibt nicht selten Fälle, wo eine vorgeschriebene Kilometerzahl übersetzt ist, so bei lebhaftem Verkehr, beim Auftauchen von Hindernissen, bei vereister Straße usw. Das ist seinerzeit schon in der Botschaft gesagt worden und gilt heute mehr denn je, weil nicht nur die Verkehrssicherheit immer neue Probleme stellt, sondern für die Abwicklung eines flüssigen Verkehrs gesorgt werden muß[23]. Auch beim Vortrittsrecht läßt sich die Praxis immer mehr von dieser Überlegung leiten[24]. Es ist zu befürchten, daß das Gefühl der persönlichen Verantwortung des Führers geschwächt wird, wenn er sich an bestimmte Zahlen halten kann. Gesetzgeber und Richter haben aber dafür zu sorgen, daß das Bewußtsein der eigenen Verantwortung wachgehalten wird. Es scheint höchst fragwürdig, ob die Einführung von Geschwindigkeitsmaxima geeignet ist, Mißbräuche und Exzesse zu bekämpfen. Das Gefühl der Verantwortung, das vielleicht durch die Kausalhaftung und die obligatorische Versicherung unbewußt geschwächt wird, erfährt eine neue und erhöhte Bedeutung, weil die Technik unaufhaltsam fortschreitet. Synchronisierte und Schnellgang-Getriebe, automatische Schaltung usw. bringen es mit sich, daß die Maschine immer mehr für den Lenker «denkt». Die Bequemlichkeiten, die Erleichterungen in der technischen Betätigung, die dem Fahrzeugführer von einer erfindungsreichen Industrie geboten werden, haben ihre Schattenseiten.

[23] Botschaft S. 865.

[24] Zum Beispiel JZ 37, 384 Nr. 72.

Gesetzgebung und Praxis müssen ihrerseits dazu beitragen, daß der Mensch Herr des Fahrzeuges bleibt und nicht von ihm beherrscht wird.

Auch wer gesetzliche Höchstgeschwindigkeiten ablehnt, wird nicht verkennen, daß alles getan werden muß zur Unfallbekämpfung. Ein geeignetes Mittel ist es, die Geschwindigkeit überall dort zu drosseln, wo sie eine besondere Gefahrenquelle bedeutet. In England soll es Signale geben, die an bestimmten Stellen das Einschalten eines niedrigeren Ganges vorschreiben. Daneben gibt es noch eine Reihe wirksamer technischer und polizeilicher Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit, von denen noch die Rede sein wird.

Wo heute Höchstgeschwindigkeiten bestehen, werden sie beizubehalten sein. Das ist der Fall bei bestimmten Kategorien von Motorfahrzeugen [25]. Diese mehr technischen Fragen sollen hier nicht weiter erörtert werden, da sie wohl auch künftig auf dem Verordnungswege gelöst werden.

Für das Rückwärtsfahren und für das ausnahmsweise zugelassene links Vorfahren der Straßenbahn ist Schrittempo vorgeschrieben (MFV 48 Abs. 2). Das bedeutet nach Ansicht des Bundesgerichtes ein Tempo von 5 km [26]. Der Bundesrat hat hier bei strenger Auslegung von Art. 25 MFG seine Kompetenz überschritten, doch läßt sich diese Bestimmung als Ergänzung der Verkehrsvorschriften rechtfertigen. Die Aufnahme ins Gesetz ist wie bei andern Verkehrsvorschriften zu erwägen. Auch beim Rückwärtsfahren ist heute die rechte Straßenseite der Fahrrichtung einzuhalten. Es wäre aber zweckmäßiger, es auf die gleiche Straßenseite zu verweisen, auf der sich das Fahrzeug vorher vorwärts bewegt hat oder sich nachher wieder bewegen wird. Ein zweimaliges Überqueren der Fahrbahn könnte so vermieden werden [27]. Das Rückwärtsfahren soll

---

[25] MFG Art. 25 Abs. 3, MFV Art. 43, 44, 62 Abs. 2, BRB vom 17. 3. 1934 und vom 25. 3. 1946.

[26] BGE 66 I 217, 74 IV 118.

[27] Einen solchen Vorschlag hat der Auto-Fahrlehrer-Zentralverband eingereicht. Art. 48 Abs. 2 MFV läßt die Frage offen. Für

ohnehin nur auf kurze Strecken erfolgen; es erfordert eine erhöhte Vorsicht.

2. Überholen

Das Überholen birgt schwere Gefahren in sich, wenn es fahrtechnisch nicht einwandfrei durchgeführt wird[28]. Gesetz und Verordnung stellen Vorsichtsmaßregeln auf und Überholverbote für bestimmte Fälle. Beide Fahrer, der überholende und der überholte, haben eine qualifizierte Sorgfaltspflicht. Wenn Art. 26 Abs. 4 MFG sagt, daß «beim Überholen» auf die übrigen Straßenbenützer Rücksicht zu nehmen sei, und Art. 46 Abs. 3 MFV wiederholt, daß, «wer überholt», besonders vorsichtig zu fahren habe, so ist das zu eng, denn diese Pflicht trifft beide Fahrer, den überholenden und den überholten[29]. Nach dem Wortlaut des Gesetzes hat der Führer eines langsamer fahrenden Fahrzeuges einem schneller fahrenden die Straße durch Ausweichen nach rechts frei zu geben, wenn der letztere sich «ankündigt» (Art. 26 Abs. 4). Das kann nichts anderes heißen, als daß Signal zu geben ist[30], was aber mit der heutigen Verkehrsauffassung nicht mehr übereinstimmt. Es gilt als unnötige Lärmmacherei, das Vorfahren unter allen Umstän-

---

die Beibehaltung der gleichen Straßenseite: Bussy, Art. 48 MFV N. 2.

[28] Sitterding, «Dein Auto und DU» S. 192, schreibt, daß in der Schweiz jährlich viertausend Unfälle auf Fehler zurückzuführen seien, die beim Überholen immer wieder gemacht werden.

Über einen besonders krassen Fall berichtete die NZZ. 1949 Nr. 516 unter der Überschrift «Rennbahn Bellerivestraße». Ein frisch «promovierter» Autofahrer, der von einem Mitfahrer noch gewarnt worden war, überholte in einer Kurve mit einer Geschwindigkeit von 80 km eine ganze Autokolonne, mußte vor einem entgegenkommenden Fahrzeug bremsen, geriet ins Schleudern, kollidierte und verletzte sich und 4 Insassen eines andern Wagens schwer.

[29] So auch Strebel-Huber, Art. 26 N. 22.

[30] Vgl. den französischen Text «qui signale son approche» und Bussy zu Art. 26 N. 5.

den durch Signale anzukündigen[31]. Der Motorfahrzeugführer ist vom Signal zum Beispiel dann dispensiert, wenn der zu überholende Führer schon die rechte Straßenseite einhält, der Abstand genügend ist oder wenn die Absicht des Vorfahrens im Rückspiegel des vorderen Fahrzeuges wahrgenommen wird[32]. Ein Fahrzeugführer ist nicht einmal verpflichtet, Signal zu geben, wenn er bei einem von links einmündenden Fußweg ein anderes Fahrzeug überholt und zu diesem Zwecke links fährt[33]. Es genügt, wenn das Signal unmittelbar vor dem eigentlichen Überholen erfolgt, es muß nicht schon gegeben werden, wenn das Fahrzeug zur Einleitung des Überholungsmanövers nach links gesteuert wird[34]. Dieser heute wohl allgemein gültigen Auffassung sollte bei der Revision Rechnung getragen werden. Es genügt, wenn zum Ausdruck gebracht wird, daß dem schneller fahrenden Fahrzeug durch Ausweichen nach rechts die Fahrbahn frei zu geben ist. Dann sollte aber das heute allgemein anerkannte ungeschriebene Gesetz formuliert werden, daß das überholte Fahrzeug während des Überholens seine Geschwindigkeit nicht erhöhen darf. Ein absichtliches Steigern der Geschwindigkeit durch den überholten Führer, wie es etwa praktiziert wird, kann zu Unfällen führen[35]. Daß der langsamer Fahrende sich überholen

---

[31] Vgl. den Aufsatz «Akustisches Dilemma» in «Auto» 1948 Nr. 24.

[32] BGE 63 II 222, 64 I 353, 75 IV 31.

[33] BGE 64 I 353.

[34] BGE 63 I 62; auch nach Strebel-Huber, Art. 26 N. 30, gilt die Pflicht zur Signalabgabe nur dann, wenn eine Warnung nach dem allgemeinen Grundsatz von Art. 20 erforderlich ist.

[35] «Auto» 1948 Nr. 21 unter dem Titel «Unarten der Braven in rechtlicher Beleuchtung»: «Schickt sich so ein Frechling, der nicht weiß, was sich an einem Sonntag gehört, zum Überholen an, so wird aufs Gas gedrückt. ‚Das kann ich auch!', soll damit dem Stürmer gesagt werden.»

Dr. med. A. Repond hat sich mit der Psychologie des Autofahrens befaßt. Er analysiert das gesteigerte Machtgefühl des Fahrers, das sich besonders im Überholen zeigt. Das Auto soll in den Träumen des Lenkers die Bedeutung eines phallischen Macht-

lassen muß, ist allgemein anerkannt, vorausgesetzt, daß das Überholen unter den gegebenen Umständen überhaupt zulässig ist[36].

Die Überholregel des Art. 46 Abs. 1 MFV wird vom Bundesgericht als «mißverständlich» bezeichnet. Sie soll vernünftigerweise bedeuten, daß das Vorfahren nicht schon verboten ist, wenn ein Fahrzeug aus der entgegengesetzten Richtung kommt und es zu einem Kreuzen kommen muß, wohl aber dann, wenn Kreuzen und Vorfahren «nicht gleichzeitig bequem» ausgeführt werden können, das heißt, wenn die für das Vorfahren erforderliche Straßenstrecke nicht frei ist für ein gleichzeitiges Kreuzen mit dem zu überholenden Fahrzeug[37]. Ist die Straßenstrecke einmal freigegeben worden, so darf der zu Überholende die rechte Straßenseite nicht verlassen; stellt sich ihm ein Hindernis in den Weg, bleibt ihm nichts anderes übrig, als anzuhalten[38]. Das Bundesgericht hat kürzlich entschieden, daß ein Motorfahrzeugführer auf einer Hauptstraße außerorts einen Radfahrer nicht hätte überholen dürfen, der zuerst die Hand ausgestreckt hatte (was der Autofahrer nicht gesehen hatte), von seinem Vorhaben, nach links abzuschwenken, aber wieder abgesehen hatte, weil eine Radfahrerin ihm vorfuhr; nachher bog der Radfahrer doch nach links ab, ohne sein Zeichen zu wiederholen. Dabei stieß er mit dem Motorfahrzeug zusammen, das ihn in diesem Augenblick überholen wollte. Nach Ansicht des Bundesgerichtes war das Überholen des Motorfahrzeugführers und die Nichtabgabe eines Signals pflichtwidrig. Der Tatbestand der Gefährdung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 2 StGB wurde für diesen Fall bejaht. Dieses Urteil hat begreiflicherweise die Kritik herausgefordert[39]. Die Sorg-

symbols haben (Plaisirs modernes et Hygiène mentale, Extrait de la Revue Suisse d'Hygiène 1937, fasc. 11, 1938, fasc. 2).

[36] BGE 64 I 128.

[37] BGE 66 I 216.

[38] BGE 64 I 128.

[39] BGE 75 IV 26; Automobil-Revue 1949 Nr. 16: «Ein verkehrsgefährdendes Urteil des Bundesgerichtes»; Touring 1949 Nr. 12.

faltspflicht wird entschieden übertrieben, wenn vor jeder Seitenstraße mit der Möglichkeit eines seitlichen Abschwenkens eines Radfahrers gerechnet werden muß, sogar dann, wenn ein Zeichen nicht gegeben wird oder nicht gesehen werden kann. Ein Widerspruch zu früheren Entscheidungen des Bundesgerichtes ist nicht zu verkennen. So wurde zum Beispiel gesagt, daß ein Lenker auf einer Verkehrsstraße nicht darauf gefaßt sein müsse, daß hinter einer Hausecke hervor ein Auto, von dem er annehme, es sei parkiert, rückwärts in die Straße einfährt; es wurde hier als eine Überspannung der Sorgfaltspflicht bezeichnet, wenn der Vortrittsberechtigte seine Fahrbahn ändern müßte[40].

Verschiedene Auffassungen sind vertreten worden bei der Frage, ob unter Überholen nur das Vorfahren an einem in gleicher Richtung fahrenden oder auch an einem stillstehenden Fahrzeug zu verstehen sei[41]. Diese Unsicherheit sollte bei einer neuen Redaktion behoben werden.

Im Verhältnis zum Fußgängerstreifen ist entschieden worden, daß das Überholen darauf nicht verboten ist, daß also das Verbot des Überholens, das gemäß Art. 26 Abs. 3 MFG «an» (nicht «auf») Straßenkreuzungen besteht, nicht über die Kreuzung hinaus sich auf die Fläche zwischen zwei Fußgängerstreifen ausdehnt, die an der Einmündung liegen[42]. Diese Auffassung wird dem Sinne des Gesetzes und dem Verkehrsbedürfnis gerecht.

Gegenüber der Straßenbahn hat das Überholen grundsätzlich rechts zu erfolgen; nur wenn der Raum zwischen dem rechten Rand der Fahrbahn und der Straßenbahn nicht ausreicht, darf links überholt werden (Art. 61

Über abweichende Urteile zu einem ähnlichen Tatbestand Automobil-Revue 1949 Nr. 25.

[40] BGE 65 I 189.

[41] Nach OG Bern in ZBJV 75, 429 ist das Vorbeifahren an einem stationierten Fahrzeug kein Überholen; a.M. BGE 66 I 216 und Strebel-Huber, Art. 26 N. 21, wonach der Grundsatz größtmöglicher Rücksichtnahme auch für diesen Fall gilt.

[42] BGE 74 IV 171, entgegen der Ansicht des Zürcher Obergerichtes.

Abs. 3 MFV). Das gilt auch dann, wenn dieser Raum zwar ausreichend wäre, aber vorübergehend durch Hindernisse versperrt ist. Es muß in diesem Falle mit dem Überholen zugewartet werden[43]. Diese Auslegung entspricht dem Wortlaut der Verordnung. Ob die Bestimmung selbst zweckmäßig sei, ist umstritten. Wenn das Überholen auf der linken Seite der Straßenbahn allgemein als gefährlich bezeichnet werden muß, so ist sie berechtigt. Für die Beibehaltung spricht auch der Umstand, daß auf diese Weise ein Links-Vorfahren der Straßenbahnen zur wirklichen Ausnahme wird[44].

Die Gefahren des Überholens können durch technische Maßnahmen verringert werden. Es sollte möglich sein, an besonders kritischen Straßenstellen Überholverbote und besondere Signale anzubringen. Es kann vorgesehen werden, daß ein langsames Fahrzeug sich am äußern rechten Rande der Fahrbahn bewegen soll. Die Übersicht über die Straße kann durch Sicherheitslinien und durch sogenannte Leitlinien verbessert werden; die ersteren sind strikte zu beachten, die letzteren «nach Möglichkeit». Für die Sicherheitslinien wäre vorzuschreiben, daß so lange rechts dieser Linien zu fahren ist, bis die Sichtverhältnisse ein Überholen ohne Gefährdung gestatten. Solche Linien werden in Amerika mit reflektierender Farbe bespritzt[45]. Auf Straßen mit 3 Fahrbahnen kann man die mittlere den überholenden Fahrzeugen vorbehalten. In Amerika gibt es sogar «sprechende Straßen»; wenn ein Fahrer zu weit nach links aus seiner Fahrbahn gerät, ertönt ein summender Ton, der

---

[43] So lautet die Auslegung durch ein Kreisschreiben des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 9. Februar 1937, die nun vom Bundesgericht bestätigt worden ist, wobei auch die Berufung auf Rechtsirrtum abgelehnt wurde, mit der Begründung, der Führer sei verpflichtet, den Wortlaut der MFV zu kennen; BGE 75 IV 37.

[44] A.M. der Vorschlag der FRS zu Art. 61 MFV, wonach, der Satz eingeführt werden soll: «... Ist dieser Raum durch andere Fahrzeuge versperrt, so darf die Straßenbahn links überholt werden.»

[45] Bericht Dr. Max Troesch in «Auto» 1948 Nr. 21.

seine Aufmerksamkeit erregt, laut genug, um das Motorengeräusch zu übertönen[46]. Für schwere Motorwagen wird die Einführung eines grünen Leuchtzeichens studiert, das hinten aufleuchtet und den Fahrzeugführer, der vorfahren möchte, davon verständigt, daß der Führer des schweren Motorwagens das Signal verstanden hat. In Frage kommen auch Lautverstärker an schweren Motorwagen, welche dem Führer die akustischen Signale eines hinter ihm fahrenden Fahrzeuges übermitteln sollen[47].

3. Abstand

Das Gesetz spricht vom «angemessenen Abstand», der beim Kreuzen und Überholen einzuhalten ist (Art. 25 Abs. 1 letzter Satz). Es meint damit offenbar den seitlichen Abstand. So verstanden würde die Bestimmung allerdings besser in den Zusammenhang des Art. 26 passen. Es ist ohne weiteres klar, daß das Einhalten eines ungenügenden seitlichen Abstandes beim Überholen ein schweres Verschulden bedeuten kann[48].

Im Zusammenhang mit den allgemeinen Grundsätzen des Art. 25 muß die Vorschrift über den Abstand aber in einem weiteren Sinne verstanden werden, nämlich so, daß es zur Vorsichtspflicht gehört, auch gegenüber einem in der gleichen Richtung fahrenden Fahrzeug einen angemessenen Abstand zu wahren[49]. Das Hintereinanderfahren wird denn auch in Art. 48 MFV erwähnt. Das «Aufschließen» darf nur so nahe erfolgen, «daß sich beim plötzlichen Anhalten des vorderen Fahrzeuges kein Zusammenstoß ereignen kann». Diese Bestimmung richtet sich somit nach ihrem Wortlaut nur an das hintere Fahrzeug. Sie bedarf der Ergänzung in dem Sinne, daß auch der vordere auf einen hinteren Fahrer Rücksicht zu nehmen hat. Wenn der Vordere

---

[46] «Auto» 1948 Nr. 1.

[47] Vgl. die Vorschläge der FRS zu Art. 12, 13 und 46 MFV.

[48] BGE 63 II 222.

[49] Vgl. Strebel-Huber, Art. 25 N. 26.

plötzlich und unerwartet sein Tempo herabsetzt oder anhält, schafft er eine Gefahr[50].

Eine erweiterte, allgemeine und elastischere Fassung über das Verhalten hintereinander fahrender Fahrzeuge im Sinne der gegenseitigen Rücksichtnahme wäre für die Praxis brauchbarer. Wenn man nur das Verhalten des hinteren Fahrzeugführers kritisch betrachtet, wie das heute vielfach geschieht, kann sich für diesen ein Zwiespalt mit dem Gebote ergeben, den Verkehr flüssig zu erhalten. Es soll Sache des nachfolgenden Fahrers sein, auf die Bewegung des vorderen aufzupassen und nie näher aufzuschließen, als daß er rechtzeitig anhalten kann[51]. Für den vorderen Fahrer kann sich aber unter Umständen ebensosehr die Pflicht ergeben, sich nach dem hinteren umzusehen. Die Gerichtspraxis hat zwar bisher gefunden, es wäre für einen Automobilisten, der vor einem Motorradfahrer nach links abschwenkt, «ohne Zweifel nützlich», in den Rückspiegel zu schauen; ob aber eine absolute Pflicht dazu bestehe, hänge von den Umständen ab; der Fahrer müsse in diesem Falle vor allem nach vorne schauen, um gegebenenfalls einem gleichzeitig entgegenkommenden Fahrzeug den Vortritt lassen zu können[52]. Nun wird aber andererseits, wie wir noch sehen werden, beim Vortrittsrecht dem Führer zur Pflicht gemacht, sich nach beiden Seiten umzusehen. Ähnliche Überlegungen können auch für den Vorausfahrenden angestellt werden, der wohl in erster Linie nach vorne zu schauen hat, aber deswegen nicht davon dispensiert sein soll, sich nach rückwärts zu orientieren.

Das Bundesgericht stellt für die Bemessung des Abstandes des hinteren Fahrzeuges auf die «Gesamtheit der

---

[50] Strebel-Huber, Art. 26 N. 43; wenn in ZBJV 78, 282 gesagt wird, es sei kein Fehler und mit Art. 48 MFV vereinbar, wenn der Vordere plötzlich anhalte, so ist das in dieser allgemeinen Formulierung nicht richtig.

[51] BGE 66 I 324.

[52] BGE 64 II 316, ähnlich ZBJV 78, 282; in beiden Fällen wurde das Hauptgewicht darauf gelegt, ob der nachfolgende Fahrer einen genügenden Abstand eingehalten habe.

Umstände» ab, namentlich aber auf dessen jeweilige Fahrgeschwindigkeit; «je größer diese ist, desto größer muß der Abstand sein im Hinblick auf die Reaktionszeit des hinteren Fahrers (abgesehen von der Verschiedenheit des Bremswegs)»[53]. Dabei wird übersehen, daß auch das vordere Fahrzeug im Falle des plötzlichen Anhaltens einen Bremsweg zurücklegt. Eine schematische Anwendung des Art. 48 MFV auf Grund von Berechnungen über die Anhaltestrecke sollte vermieden werden, weil der heutige Verkehr das Einhalten eines so bemessenen Abstandes gar nicht immer zuläßt[54].

4. Vortrittsrecht

Das Vortrittsrecht spielt im Straßenverkehr eine große Rolle, es beschäftigt aber auch die Judikatur andauernd. Was hier mit der Zeit als zulässig, vernünftig, verboten usw. bezeichnet wurde, könnte Gegenstand einer eigenen Abhandlung bilden. Das Ergebnis müßte verschieden beurteilt werden, je nachdem man die Rechts- oder die Verkehrssicherheit in den Vordergrund stellt[55].

Betrachten wir zunächst den Wortlaut des Gesetzes, so müssen wir feststellen, daß er unvollständig und unklar ist. Der Führer hat die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges zu mäßigen und einem gleichzeitig von rechts

---

[53] BGE 64 I 349.

[54] Vgl. dazu «Der korrekte Mindestabstand beim Hintereinanderfahren» in «Auto» 1949 Nr. 2.

[55] Hier seien zwei entgegengesetzte Meinungen zitiert: Max Graf, Das zivilrechtliche Verschulden des Automobilisten, Diss. Zürich 1945 S. 170: «Die verhältnismäßig reichhaltige Judikatur zu diesen Fragen hat jedoch alle hier maßgebenden Begriffe abgeklärt, und es ist heute bis in alle Einzelheiten festgelegt, welches Verhalten vom Vortrittsberechtigten und -verpflichteten verlangt wird.»

«Monitor» in Automobil-Revue 1949 Nr. 23 unter dem Titel: Vortritts-«Recht»? «Zugegeben, unser heute geltendes Gesetz ist gerade hinsichtlich des Vortrittsrechtes ein Muster an Unklarheit, und die Gerichtspraxis geht in dieser Richtung wenn möglich noch weiter.»

kommenden Motorfahrzeug den Vortritt zu lassen (Art. 27 Abs. 1). Schon das ist ungenau, denn es kann in diesem Zusammenhange wohl nur bedeuten, daß der von links kommende die Geschwindigkeit zu mäßigen habe. Der gleiche Gedanke kommt im nächsten Satz zum Ausdruck (Art. 27 Abs. 2); es wird hier nämlich wörtlich nur dem aus der nicht vortrittsberechtigten Nebenstraße kommenden Motorfahrer die Pflicht auferlegt, die Geschwindigkeit zu mäßigen. Nun ist aber das Vortrittsrecht kein absolutes Recht, es besteht nur im Rahmen der allgemeinen Weisung des Art. 25 MFG. Auch derjenige, der von rechts oder von der vortrittsberechtigten Hauptstraße her kommt, hat die Geschwindigkeit nach den Umständen zu mäßigen[56]. Die Gleichzeitigkeit als Voraussetzung des Vortrittsrechtes wird in Art. 27 Abs. 1 erwähnt für den allgemeinen Grundsatz des Rechtsvortrittes, nicht aber in Art. 27 Abs. 2 für das Verhältnis von Haupt- und Nebenstraße, und doch muß sie auch hier ihre Bedeutung haben[57]. Eine weitere Unvollständigkeit des Textes ist festzustellen, indem nur die Straßen-Gabelungen und -Kreuzungen, nicht aber die Straßen-Einmündungen erwähnt sind[58]. Wichtiger ist, daß in Art. 27 nur von den Motorfahrzeugen die Rede ist. Das Prinzip des Rechtsvortrittes ist zwar auch auf Radfahrer, Fahrzeuge mit Tierbespannung, Reiter und Viehherden sinngemäß anwendbar (Art. 30, 33 Abs. 2, 34 Abs. 2). Das bedeutet zunächst, daß es für diese Straßenbenützer gilt, wenn sie unter sich bleiben. Über das Zusammentreffen von Motorfahrzeugen mit andern Straßenbenützern sagt uns das Gesetz nichts, so daß man versucht ist, von einer Lücke zu sprechen[59]. Sinngemäß will das Gesetz offenbar so verstanden sein, daß das Vortrittsrecht sich auch zwischen

---

[56] BGE 63 I 125, 63 II 213; Strebel-Huber, Art. 27 N.7.

[57] Strebel-Huber, Art. 27 N. 16 Anm. a; abw. Bussy, Art. 27 N. 5.

[58] Der Bundesratsbeschluß über die Hauptstraßen mit Vortrittsrecht hat diese Ergänzung in Art. 2 vorgenommen.

[59] Strebel-Huber, Art. 27 N. 13.

den verschiedenen Kategorien von Fahrzeugen durchsetzt, daß das Motorfahrzeug m.a.W. auch einem langsameren Fahrzeug den Vortritt lassen muß[60]. Selbstverständlich ist das allerdings nicht, denn das Vortrittsrecht des langsam fahrenden Fahrzeuges wird sich praktisch selten durchführen lassen. Der Radfahrer wird sein Vortrittsrecht häufig nicht ausüben können, weil er sich selbst gefährdet.

Wenn wir den Gesetzestext so bereinigt und ergänzt haben, kommen erst die praktischen Schwierigkeiten. Wir haben schon erwähnt, daß das Vortrittsrecht kein absolutes ist. Daß der Vortrittsverpflichtete mit aller Sorgfalt in eine Straße einschwenken muß, auf der das Vortrittsrecht besteht, ist selbstverständlich. Immerhin geht es etwas weit, wenn ihm vorgeschrieben wird, er habe langsam einzufahren, das heißt, sich «unter intensiver Beobachtung nach beiden Seiten», insbesondere nach links, «in die Schwenkung hineinzutasten» und nötigenfalls vor einem vortrittsberechtigten Fahrzeug anzuhalten[61]. Aber das Vortrittsrecht gibt auch dem Berechtigten keine Freiheit, unbekümmert in eine Kreuzung einzufahren[62]. Er soll den Vortritt nicht ausüben, wenn der Führer des andern Fahrzeuges nicht mehr in der Lage ist, ihn zu gewähren[63]. Er darf also nicht auf das Vortrittsrecht «pochen»[64]. Er muß zwar nicht gerade ständig darauf gefaßt sein, daß sein Vortrittsrecht mißachtet werde, aber er hat sich vorzusehen, sobald er «besonderen Anlaß hiezu hat»; er muß so vorsichtig fahren, «als die Umstände es erfordern»[65]. Fährt der Berechtigte aus einer Nebenstraße in eine Hauptverkehrsader (was nicht gleichbedeutend ist mit einer Hauptstraße im Sinne von Art. 27 Abs. 2 MFG), so hat er sich zu

---

[60] BGE 61 I 210; ebenso Kreisschreiben vom 27. März 1934, BlZR 34 Nr. 140.

[61] BGE 66 I 320.

[62] BGE 61 I 216, 63 II 212.

[63] BGE 71 IV 96 mit Zit.

[64] BlZR 39 Nr. 151.

[65] BGE 62 I 196, 71 IV 100.

vergewissern, ob er sein Vortrittsrecht auch ausüben kann; er hat mit «aller Vorsicht» so weit an die Hauptverkehrsader heranzufahren, daß er den Überblick in dieselbe hat; dann soll er den Vortritt ausüben können, «wenn der auf der Hauptverkehrsader in einer für diese angemessene Geschwindigkeit Heranfahrende ihn zu gewähren noch in der Lage ist»[66]. Sieht der Vortrittsberechtigte aber, daß der andere sein Vortrittsrecht mißachtet und ein Unfall droht, so muß er ungeachtet seines Rechtes «alles in seiner Macht Liegende tun, um den Unfall zu verhüten»[67]. Namentlich muß er berücksichtigen, daß der Verkehr auf der Hauptverkehrsader dichter ist und «flüssiger sein darf» als auf der einmündenden Nebenverkehrsader[68]. Der Verkehr auf der Hauptverkehrsader ist somit, unabhängig vom Vortrittsrecht, privilegiert. Man will dem Fahrer im Stoßverkehr nicht zumuten, minutenlang anzuhalten, auf eine günstige Lücke zu warten und seinerseits den Verkehr zu blockieren; es wird daher gestattet, vor Radfahrern dann durchzufahren, wenn sich eine Lücke zeigt, die «nach vernünftiger Beurteilung der Situation» ein Passieren oder Einschwenken ermöglicht; nicht Durchzwängen in raschem Tempo, aber Durchfahren und Einschwenken soll die Losung sein, selbst dann, wenn der Fahrer von rechts gestört wird, sei es, daß er bremsen oder links abschwenken muß[69].

Ein weiteres Problem liegt in der Gleichzeitigkeit. Das Vortrittsrecht spielt nur dann, wenn zwei Fahrzeuge gleichzeitig an eine Straßenkreuzung kommen[70]. Die Gleichzeitigkeit kann nicht mathematisch festgestellt werden[71]. Schon die ungefähre Gleichzeitigkeit genügt[72]. Sie

---

[66] BGE 63 I 126, 64 II 157.

[67] BGE 66 I 119.

[68] BGE 71 IV 100, 73 IV 194.

[69] Bezirksgericht Zürich in JZ 37, 384 Nr. 72.

[70] Vgl. Art. 27 Abs. 1 MFG, Art. 47 MFV.

[71] «Es gibt keine Gleichzeitigkeit», betitelt Egon Friedell in seiner Kulturgeschichte der Neuzeit einen Abschnitt, Phaidon-Ausgabe III. Teil S. 552.

[72] Strebel-Huber, Art. 27 N. 16.

ist nach der Ansicht des Bundesgerichtes immer dann anzunehmen, «wenn der Vortrittsberechtigte seine Fahrt nicht ungestört fortsetzen könnte, ohne mit dem seine Fahrbahn kreuzenden oder in dieselbe einschwenkenden andern Fahrzeug zu kollidieren, und das selbst dann, wenn das einschwenkende Fahrzeug genügend Zeit hat, die rechte Fahrbahn zu gewinnen, aber nicht in dem Abstand vor dem Vortrittsberechtigten, der dem einschwenkenden entweder erlaubt, die nötige Beschleunigung vor dem andern zu erreichen oder diesem den erforderlichen Raum zum Vorfahren frei zu lassen»[73]. Die Gleichzeitigkeit hängt also nicht nur davon ab, daß die beiden Fahrzeuge, wenn ihre Führer sich erblicken, gleich weit von der Kreuzung entfernt sind, sondern auch noch von ihrer Geschwindigkeit[74]. Die Sache wird noch komplizierter, wenn man bedenkt, daß Gleichzeitigkeit nicht schon deswegen als nicht vorhanden betrachtet wird, weil der Nichtvortrittsberechtigte bereits die rechte Straßenseite gewonnen hatte, als eine Kollision erfolgte; konnte «er gerade noch knapp oder nur dank einem geschickten Manöver durchschlüpfen, so liegt Gleichzeitigkeit vor»[75].

Die Überlegungen, die der Motorfahrzeugführer beim Vortritt anstellen muß, sind noch nicht erschöpft. Das Vortrittsrecht von rechts gilt nicht für alle Wegkreuzungen, sondern nur für solche öffentlicher Straßen. Wo es sich um einen privaten Weg handelt, kommen die Vorschriften des Art. 27 MFG überhaupt nicht zur Anwendung. Gegenüber der Einmündung einer privaten Straße gibt es, von der öffentlichen Straße aus betrachtet, kein Vortrittsrecht, sondern «mehr, nämlich den absoluten Vortritt..., ohne die den Vortrittsberechtigten treffende Pflicht des Verlangsamens»[76]. Nun kann aber der Straßenbenützer in einer ihm nicht ganz vertrauten Gegend nicht immer wissen, ob

[73] BGE 62 I 195
[74] ZBJV 77, 311.
[75] BGE 66 I 320.
[76] BGE 64 I 352.

es sich bei der nächsten Einmündung um eine öffentliche oder private Straße handelt. Bei einer Garageausfahrt wird kein Zweifel bestehen [77]. Der Begriff der öffentlichen Straße wird «weitherzig» interpretiert, es kann unter Umständen ein Privatweg ohne Ausgang, der bloß zu einigen Villen führt und vom Publikum im allgemeinen nicht benützt wird, als öffentliche Straße betrachtet werden [78]. Für die Fahrer aus beiden Richtungen können sich in einem solchen Falle Zweifel ergeben, für den einen, ob er das Vortrittsrecht hat oder nicht, für den andern, ob er den absoluten «Vortritt» hat oder nur das Vortritts-«Recht» im engern Sinne, das er nur unter den üblichen Kautelen ausüben darf.

Aus diesem summarischen Überblick müssen wir erkennen, daß die scheinbar einfache Regelung, wie sie dem Gesetzgeber vorgeschwebt hat, in der Anwendung auf den Einzelfall zu einer reichlich komplizierten Angelegenheit geworden ist. Eine ganze Wissenschaft hat sich am Vortrittsrecht entwickelt. Vom Führer werden minuziöse Überlegungen gefordert, die komplizierter sind als mathematische Formeln [79]. Gewiß sind die Grundsätze über das Verhalten beim Vortrittsrecht in der Hauptsache abgeklärt, aber diese Klärung dient mehr einer nachträglichen Rekonstruktion der Schuldfrage als einer praktischen Wegleitung. Der Motorfahrzeugführer darf sich jedenfalls nicht einfach auf den Instinkt verlassen, er hat eine Reihe von Überlegungen anzustellen, wenn er nicht nach dem Rezept des «Gescheiteren» nachgeben und gutmütig auf das Vortrittsrecht verzichten will. Ob er aber Zeit hat, diese Überlegungen im gegebenen Falle auch wirklich zu treffen, ist eine Frage für sich.

Gibt es einen Ausweg aus diesem Konflikt? Auf eine internationale Lösung können wir nicht warten, denn es ist

---

[77] BGE 64 I 356, vgl. auch 64 II 323.

[78] BGE 63 II 212.

[79] Brüstlein, «Straßenverkehrsrecht» S. 24:

«Dem Motorfahrzeugführer kann selbstverständlich nicht zugemutet werden, mit dem Rechenschieber in der Hand zu fahren.»

anzunehmen, daß die Regelung des Vortrittsrechtes in der kommenden internationalen Konvention den Vertragsstaaten überlassen wird[80]. Es ist schon viel darüber diskutiert und geschrieben worden, ob ein genereller Linksvortritt nicht die bessere Lösung wäre. Als wesentlicher Vorteil würde sich dabei folgendes ergeben: Der Fahrzeugführer kann sich zuerst nach links orientieren. Er verhält sich also so, wie es der Fußgänger tun soll, wenn er eine Straße überquert, er blickt zuerst nach links, weil aus dieser Richtung die erste Gefahr droht, und nachher nach rechts. Für das Fahrzeug, das eine Straße rechtwinklig kreuzt, würde die gleiche natürliche Verhaltensregel gelten. Links ist die Richtung des näheren Verkehrsstromes, und dann kommt die rechte Seite mit dem Verkehr aus der entgegengesetzten Richtung. Beim Vortrittsrecht von rechts muß sich der Vortrittsberechtigte nach beiden Seiten umsehen; wenn er nicht nach rechts und nach links schaut, wird ihm das als Fehler angekreidet[81]. Er muß aber notgedrungen seinen Blick zuerst nach rechts wenden. Das kommt auch in der Gerichtspraxis zum Ausdruck. So ist zum Beispiel gesagt worden: «Nachdem die Sicht rechts frei war, konnte er seine Aufmerksamkeit nach links konzentrieren», oder: «Es soll nicht gesagt sein, daß er jeder Aufmerksamkeit nach links enthoben sei»[82]. Im städtischen Straßenverkehr läuft der Motorfahrzeugführer überdies die Gefahr, daß er von links von der Straßenbahn gerammt wird, wenn er seine Aufmerksamkeit nur nach rechts konzentriert[83]. Die dem Fahrer vorgeschriebene Reaktionsweise wäre für den Linksvortritt somit zweifellos die natürlichere[84].

---

[80] Automobil-Revue 1949 Nr. 12.

[81] Obergericht Zürich in BlZR 37 Nr. 47.

[82] BGE 64 II 159 und BlZR 37 Nr. 165.

[83] Über einen solchen Fall vgl. NZZ. 1948 Nr. 2806.

[84] Hierauf hat neuerdings Dr. med. E. Lejeune in einem interessanten Artikel «Psychologisches zum Vortrittsrecht» hingewiesen, Automobil-Revue 1949 Nr. 23.

Die früheren Diskussionen ergaben keine einheitliche Auffassung. Im Jahre 1945 hat Ingenieur Maurice Berger, Paris, dem

Obwohl sich viele Gründe zugunsten des Linksvortrittes anführen lassen, scheint es sehr fraglich, ob die Schweiz sich zu einer Absage an die bisherige Praxis durchringen wird. Der Rechtsvortritt hat sich nun einmal eingelebt, er ist den Fahrern in Fleisch und Blut übergegangen. Die umliegenden Länder sind ebenfalls darauf eingestellt, und die Schweiz als Touristenland par excellence hätte einen schweren Stand, wenn sie mit einer radikalen Neuerung vorangehen wollte.

Was wir erreichen müssen, ist: die Regeln über den Rechtsvortritt zu vereinfachen und die Zweifelsfälle auf der Straße nach Möglichkeit auszuschalten. Das Vortrittsrecht soll nicht nur für die numerierten Hauptstraßen gelten, sondern auch für die sogenannten Hauptverkehrsadern innerorts, die durch eine entsprechende Signalisierung

---

französischen Verkehrsministerium einen eingehenden Bericht über die Notwendigkeit des Linksvortrittes erstattet (siehe darüber Automobil-Revue vom 14. November 1945). Gegen den Rechtsvortritt wird ins Feld geführt, daß er den Verkehr verstopft, vom Linksvortritt verspricht sich Berger eine bessere Sicht des Fahrers auf jenen Teil der Kreuzung, von dem Gefahr droht, und ein korrekteres Einhalten der rechten Straßenseite als Grundvoraussetzung für den reibungslosen Verkehr.

Ingenieur W. Trachsel (Automobil-Revue vom 4. September 1946 Nr. 36) verkennt die Vorteile des Linksvortrittes nicht, hält aber dafür, daß diese sich hauptsächlich bei verkehrsreichen Kreuzungen in Großstädten auswirken.

Ingenieur A. Brüderlin (Automobil-Revue vom 6. November 1946 Nr. 45) lehnt die Einführung des Linksvortrittes für die Schweiz selbst dann ab, wenn die umliegenden Staaten dazu übergehen würden. Er weist nach, daß die Linkssteuerung einen günstigen Einfluß in bezug auf die Sichtverhältnisse beim Rechtsvortritt hat, während beim Linksvortritt sowohl die Links- wie die Rechtssteuerung annähernd gleiche Sichtverhältnisse verschaffen; beim Linksvortritt werde namentlich die Anhaltestrecke verkürzt und dadurch die Unfallgefahr gesteigert.

Eine Abhandlung in «Touring» vom 27. November 1947 Nr. 31: «Priorité de droite ou priorité de gauche?» kommt zum Schlusse, daß die Vorteile des Linksvortrittes überwiegen, daß aber die Schweiz in der Änderung nicht vorausgehen könne.

zu bezeichnen sind. Da jede Straßenkreuzung ihre Besonderheiten hat, wird sich die vermehrte Verwendung von Stoppstraßen und Signalanlagen empfehlen, worüber in den folgenden Kapiteln noch die Rede sein wird. Als weiteres Mittel zur Sicherung des flüssigen Verkehrs wäre zu erwägen, ob nicht der Vortritt auf die einzelnen Klassen von Fahrzeugen unter sich beschränkt werden sollte, so daß das schneller fahrende Fahrzeug gegenüber dem langsameren das Vortrittsrecht hat, also insbesondere das Motorfahrzeug gegenüber dem Radfahrer.

5. Stoppstraßen

Die sogenannte Stoppstraße bedeutet, daß an gefährlichen Stellen, Einmündungen, Kreuzungen, die einen bedeutenden Verkehr aufweisen, Signale angebracht werden, die nach amerikanischem Vorbild den sogenannten «Full-Stop» verlangen. Dem, der an einer verkehrsreichen Straße kreuzt oder in eine solche einmündet, wird befohlen, an der Stopplinie einen Sicherheitshalt einzuschalten und nicht weiter zu fahren, bevor er sich davon überzeugt hat, daß er dies ohne Gefährdung des Verkehrs tun kann [85]. Die Stoppstelle muß so gewählt werden, daß der Motorfahrzeugführer von seinem Haltepunkt aus eine gute Übersicht auf die andere Straße hat. Sie kann durch Vorsignale angekündigt werden, falls das Gelände unübersichtlich ist. In Amerika werden an Kreuzungen vier Stoppsignale angebracht, was die Fahrzeugführer aller vier Richtungen zwingt, vor dem Überqueren der Kreuzung anzuhalten. Die Stoppsignale eignen sich auch zur Sicherung gefährlicher, unbewachter Bahnübergänge [86].

---

[85] Der Entwurf zu einer neuen internationalen Straßenverkehrskonvention sieht als Signal eine kreisrunde Tafel mit rotem Rand vor, in deren hellem Grund ein rotes Dreieck mit Spitze nach unten steht. Im oberen Teil des Dreiecks ist in schwarzer Farbe das Wort «Stopp» angebracht.

[86] Die FRS äußert in einer Eingabe an den Bundesrat vom 7. März 1949 eher Bedenken gegen eine allgemeine Verwendung

In der Schweiz sind schon verschiedene Versuche mit Stoppstraßen gemacht worden, wie man hört, mit gutem Erfolg. Die rechtliche Grundlage bildet vorderhand Art. 3 Abs. 3 MFG; es fehlt aber die gesetzliche Möglichkeit, die Signale und Markierungen einheitlich zu gestalten, den Halt allgemein obligatorisch zu erklären und den Überfahrer des Signals zu bestrafen. Das künftige Gesetz wird die Stoppstraßen erwähnen müssen. Eine provisorische Einführung dürfte aber auf dem Verordnungswege möglich sein und wird wahrscheinlich schon vor der Revision des MFG zur Tatsache werden[87]. Abzuändern wären die Signalordnung und die Bestimmungen über das Vortrittsrecht. Es ist nämlich zweckmäßig, für Fahrzeugführer, die aus Stoppstraßen kommen, das Vortrittsrecht von rechts aufzuheben. Dabei stellt sich auch die Frage, ob die Straßenbahn ebenfalls gezwungen sein soll, einen Sicherheitshalt einzuschalten, wenn sie eine Straße befährt, die mit Stoppsignal versehen ist[88].

6. Straßensignalisation

Das MFG hat die Straßensignalisation vereinheitlicht, indem es den Bundesrat beauftragt hat, die Zeichen zu bestimmen, mit denen die Straßen zu versehen sind[89].

---

des Stoppsignals bei unbewachten unübersichtlichen Bahnübergängen. Die Frage wird angesichts der häufigen schweren Unfälle an Bahnübergängen ernstlich geprüft werden müssen.

[87] Ist inzwischen erfolgt durch BRB betr. die Abänderung der VO über die Straßensignalisation vom 28. Juni 1949.

[88] Die FRS empfiehlt in einer Eingabe an den Bundesrat, in solchen Fällen von der Errichtung von Stoppstraßen abzusehen, «um langwierige Auseinandersetzungen» mit den Straßenbahn-Unternehmungen zu vermeiden.

[89] MFG Art. 4, Verordnung über die Straßensignalisation vom 17. Oktober 1932 und Abänderungen gemäß Bundesratsbeschluß vom 23. November 1934, Internationales Abkommen über die Vereinheitlichung der Wegezeichen vom 30. März 1931, Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 20. Oktober 1932, Verordnung betreffend Abschluß und Sicherung der Niveaukreuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Straßen und Wegen vom 7. Mai 1929.

Mit dem Chaos der Signaltafeln zu Konkordatszeichen ist aufgeräumt worden; andere als die in der VO vorgesehenen Signale dürfen nicht mehr verwendet werden. Wo dies trotzdem geschieht, ist das betreffende Signal nicht verbindlich. Man kann vom Führer nicht verlangen, daß er sich ständig nach allen Seiten nach Aufschriften umsehe [90]. Anderseits darf er das Signal nicht darauf nachprüfen, ob es seine Berechtigung habe, weil sonst der Zweck, Verkehrssicherheit zu schaffen, ins Gegenteil verkehrt würde. Ein Signal ist auch dann zu beachten, wenn es von den amtlichen Vorschriften abweicht, das Übersehen eines nicht vorschriftsmäßig angebrachten Signals wird aber als entschuldbar bezeichnet [91].

Die richtige und zweckmäßige Signalisierung in Verbindung mit dem Ausbau der Straßen ist ein wichtiger Faktor in der Bekämpfung der Gefahrenquellen [92]. Signale gehören vor allem dorthin, wo der Führer nicht sieht, welche besondere Gefahr ihm droht.

An den Grundlagen der Signalordnung wird man nicht viel ändern müssen. Die Kompetenz des Bundesrates kann dahin erweitert werden, daß er ermächtigt wird, neben den einheitlichen Signalen auch Zeichen und Markierungen anzubringen [93]. Die Anpassung an die internationale Regelung wird jedenfalls am besten auf dem Verordnungswege erfolgen können. Es liegen Entwürfe vor, welche drei Hauptkategorien von Signalen vorsehen: Gefahr-, Vorschrifts- und Hinweissignale, wobei die zweite Kategorie wiederum in Verbots- und Gebotssignale unterteilt wird [94].

---

[90] So wurde eine Tafel «Schrittfahren» als unverbindlich bezeichnet in BGE 63 II 60.

[91] BGE 63 I 51, 65 I 53, 66 II 170.

[92] Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern befaßt sich mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch straßentechnische Maßnahmen und stellt «schwarze Listen» auf mit Vorschlägen zur Beseitigung von Gefahrenstellen, Automobil-Revue 1949 Nr. 20.

[93] Vorschlag der FRS zu Art. 4 MFG.

[94] Entwurf der Vereinten Nationen zu einer neuen internatio-

Die automatische Signalanlage bei Straßenkreuzungen ist erwähnt in Art. 76 Schlußabsatz MFV und in Art. 18 der VO über die Straßensignalisation. Die Bedeutung des roten Lichtes als Fahrverbot, diejenige des grünen Lichtes als Zeichen für freie Fahrt ist klar. Das gelbe Licht wird als «allfälliges Zwischensignal» bezeichnet, ist aber nicht obligatorisch. Nach Ansicht des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes ist die Verwendung von 3 Lichtfarben in der Regel nicht nötig, da für unsere Verkehrsverhältnisse mit dem Zweifarbensystem auszukommen sei [95]. Die Ausgestaltung der automatischen Signalanlagen sollte vereinheitlicht und in der VO festgelegt werden. Das 3-Farbensystem scheint hie und da zu Unklarheiten zu führen. Will man es beibehalten, so muß verdeutlicht werden, daß während des gelben Zwischensignals die Fahrt nicht fortgesetzt werden darf [96].

Die Rechtsprechung hat, soviel ich sehe, noch keine eindeutige Stellung dazu genommen, ob für signalisierte Straßenkreuzungen der in Art. 27 MFG niedergelegte Grundsatz über die Mäßigung der Geschwindigkeit auch anwendbar sei [97].

---

nalen Straßenverkehrsordnung, in Automobil-Revue 1949 Nr. 12 und 19.

[95] Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 20. Oktober 1932 in Ausführung von Art. 19 der bundesrätlichen Verordnung über die Straßensignalisation vom 17. Oktober 1932.

[96] Das Polizeiinspektorat Winterthur hat im Mai 1949 eine Mitteilung veröffentlichen lassen, wonach die Lichtsignale abgeändert wurden, indem beim Wechsel von rot auf grün das gelbe Zwischensignal nicht mehr aufleuchtet, dagegen beim Wechsel von grün auf rot bestehenbleibt. Die Bedeutung des gelben Lichtes, das gleichzeitig mit dem roten Licht aufleuchtete, sei vielfach nicht verstanden oder nur ungenügend beachtet worden. Es sei immer wieder vorgekommen, daß die Kreuzungen überfahren wurden, obwohl in der gleichen Richtung gleichzeitg rotes und gelbes Licht brannten. Dadurch hätten sich verschiedene Verkehrsunfälle ereignet. Durch diese Änderung soll die bestehende Unklarheit ausgeschaltet werden.

[97] Laut Urteil Cour de justice civile, Semjud, 1942 S. 520, zitiert bei Scheller, Rechtspraxis Nr. 376, wurde eine Geschwindig-

Wenn man die Verhaltensregeln beim Vortrittsrecht sinngemäß anwendet, so wird man dazu kommen, daß auch bei Signalanlagen nur mit Vorsicht und eventuell mit verminderter Geschwindigkeit in die frei gegebene Richtung eingefahren werden darf[98]. Auch hier muß mit einem unrichtigen Verhalten oder einer optischen Täuschung anderer Straßenbenützer gerechnet werden.

Auffallend ist, daß keine eigene Strafandrohung an die Mißachtung der offiziellen Verkehrssignale geknüpft ist. Das Gesetz begnügt sich damit, die Übertretungen von Verkehrsvorschriften unter Strafe zu stellen (Art. 58 MFG). Auf diesem Wege wird in der Regel auch das Nichtbeachten von Signalen bestraft werden können. Eine besondere Strafsanktion könnte jedoch die Bedeutung des Verkehrssignals nur unterstreichen[99]. Die Signale sind nur dann ein wirklich wirksames Mittel zur Hebung der Verkehrssicherheit, wenn sie peinlich genau befolgt werden. Um das zu erreichen, ist eine Kontrolle durch motorisierte Straßenpolizei notwendig.

Daß das Anbringen von Reklametafeln an oder außerhalb von Straßen nicht nur dann untersagt werden soll, wenn die Sicherheit des Verkehrs gefährdet wird, sondern schon dann, wenn sie beeinträchtigt wird, wäre zu begrüßen[100]. Auch Reklamen an Fahrzeugen können unter Umständen störend wirken.

---

keit von 45 km beim Überqueren einer Straßenkreuzung in der durch einen Polizisten oder durch eine automatische Signalanlage für den Verkehr frei gegebenen Fahrrichtung selbst bei starkem Verkehr als nicht übersetzt bezeichnet; es ging aber mehr um das Verhalten einer Fußgängerin, welche die Straße auf dem Fußgängerstreifen überquerte, trotzdem die betreffende Richtung durch das Signal gesperrt war.

[98] Ähnlich Strebel-Huber, Art. 18 N. 9, und Bussy, zu Art. 76 MFV.

[99] Ebenso ein Artikel «Signale und Bodenmarkierungen» in Automobil-Revue 1949 Nr. 18; vgl. den Vorschlag zu Art. 58 MFG vorne Anm. 47.

[100] So Vorschlag der FRS zu Art. 4 Abs. 2.

7. Vorsortierung

Vorsortieren oder Vorwählen bedeutet, daß dort, wo die Breite der Straße es gestattet, vor einer Abzweigung jedes Fahrzeug rechtzeitig den Teil der Straße einnehmen soll, der der beabsichtigten Fahrrichtung näher liegt. Damit wird die Verkehrsaufteilung schon auf der Straße vorbereitet und durch «Vorwählen» angekündigt. Dieses System hat zur Folge, daß Fahrzeuge, welche die rechte Fahrbahn benützen, andere Fahrzeuge, welche sich auf der linken Seite der Straße bewegen, rechts überholen dürfen, während heute das Linksüberholen allgemein und selbst für Einbahnstraßen gilt und nur besondere Umstände oder anderweitige örtliche Regelung im Sinne von Art. 3 Abs. 3 MFG vorbehalten sind[101]. Das Obergericht Bern hat entschieden, daß das Gebot des Weitnehmens einer Linkskurve sinngemäß nur auf der normalen, in beiden Richtungen befahrbaren Straße gelte, auf Einbahnstraßen sich aber geradezu verkehrshindernd und -gefährdend auswirken müßte[102]. Doch ist diese Auffassung noch nicht allgemein durchgedrungen. Auf Einbahnstraßen hätte dann die ganze Straßenseite, auf Zweibahnstraßen die rechte Straßenseite als Fahrbahn zu gelten[103]. Wird die Vorwählung konsequent durchgeführt, so muß die einmal eingeschlagene Fahrbahn beibehalten werden, auch wenn ein Hindernis auftritt; es bleibt in diesem Falle nichts anderes übrig, als anzuhalten, bis die Bahn wieder frei ist. Über die Zweckmäßigkeit eines solchen Systems sind auch die Automobilexperten nicht einig[104]. Das MFG wird die gesetzlichen Grundlagen schaffen können, den Einbahn- und Kreiselverkehr in diesem Sinne obligatorisch zu regeln. Wie weit er für Städte und

---

[101] Strebel-Huber, Art. 26 N. 4 und 31.

[102] ZBJV 74, 591.

[103] Vorschläge der FRS und des Auto-Fahrlehrer-Zentralverbandes zu Art. 45 MFV.

[104] Vgl. den Artikel «Was nicht im MFG steht» in «Auto» 1949 Nr. 25.

Überlandstraßen Anwendung finden soll, müßte durch die Kantone von Fall zu Fall bestimmt werden. Die Fahrrichtung ist dann zweckmäßig durch Pfeile, die auf der Straße selbst angebracht sind, anzuzeigen, wie das in einzelnen Städten schon geschehen ist. Dieses Mittel hat allerdings mehr erzieherischen Wert, es versagt im Winter ohnehin, wenn die Straße mit Schnee bedeckt ist.

8. Warnvorrichtung

Es ist schon beim Überholen darauf hingewiesen worden, daß das Gesetz nicht wörtlich zu nehmen ist, wenn es verlangt, daß der Überholende sich durch ein Signal anzukündigen habe. Ähnlich verhält es sich hier. Das Gesetz schreibt dem Motorfahrzeugführer allgemein vor, die Warnvorrichtung zu gebrauchen, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (Art. 20 MFG). Gleich darauf verpflichtet es ihn, übermäßigen Lärm zu vermeiden (Art. 21 Abs. 1 MFG), und die VO untersagt ihm den grundlosen und übermäßigen Gebrauch der Warnvorrichtung (MFV Art. 40 Abs. 1). Die Praxis hat an die Weisung des Gesetzes gewichtige Vorbehalte geknüpft und aus dem gesetzlichen Gebot immer mehr ein Verbot herausgelesen. Es sei nicht Sache des Führers, sich auf der Straße anzukündigen, wird gesagt, sondern Sache desjenigen, der an verdeckter Stelle die Straße betritt, sich gebührend umzusehen[105]. Dem Führer wird zugebilligt, daß die Vorschriften ihn in ein «Dilemma» versetzen, aus dem er sich nach seinem Ermessen herausfinden muß[106]. Das überflüssige Hupen gilt geradezu als verpönt, ja es wird unter Umständen als gefährlich hingestellt. So wurde entschieden, daß ein Radfahrer nicht warnen darf, wenn sein Zeichen bei einem Fußgänger eine unrichtige Reaktion auslösen könnte[107]. Auch sind die polizeilichen Hupverbote in den Ortschaften mit Art. 20 MFG vereinbar[108].

[105] BGE 61 I 432, 438, 63 II 214.
[106] BGE 64 I 217.
[107] BGE 73 IV 34; vgl. Strebel-Huber, Art. 20 N. 17.
[108] BGE 61 I 439.

Es hat keinen Sinn, daß das Gesetz Vorschriften aufstellt, die man nicht strikte einzuhalten braucht. Art. 20 MFG sollte der Praxis angepaßt und dahin formuliert werden, daß die akustische Warnvorrichtung nur ausnahmsweise zu gebrauchen ist, wenn sie unbedingt nötig und geeignet ist, einer unmittelbaren Gefahr zu begegnen. Daß Kindern gegenüber eine Warnung oft angezeigt oder notwendig wird, ist jedem Fahrer bekannt.

Das Gesetz macht keinen Unterschied zwischen akustischen und optischen Signalen, hingegen erwähnt Art. 40 Abs. 4 MFV, daß nach Eintritt der Dunkelheit an Stelle des akustischen das optische Signal verwendet werden kann. Es wird positiv vorzuschreiben sein, daß in diesem Falle das optische Signal verwendet werden muß, Notfälle vorbehalten[109].

9. Richtungszeiger

Der Richtungszeiger dient zur Zeichengebung an die Verkehrspolizei und die übrigen Straßenbenützer beim «Abbiegen» (MFV Art. 75 lit. b). Darunter wird das Verlassen der bisher eingehaltenen Fahrbahn verstanden, sei es, daß das Fahrzeug in eine seitlich abzweigende Straße abschwenken, auf dieser Straße wenden oder sich zwecks Anhaltens auf die linke Straßenseite begeben will. Zusätzlich hat sich die Gepflogenheit eingebürgert, den Zeiger auch dann auszustellen, wenn sich das Fahrzeug aus dem

---

In Zürich sind seinerzeit Transparente angebracht worden mit der Aufschrift «In Zürich wird wenig gehupt, dafür vorsichtig gefahren»; vgl. den Aufsatz «Akustisches Dilemma» in «Auto» 1948 Nr. 24.

«The Higway Code», eine praktische Anleitung für Straßenbenützer, herausgegeben vom englischen Transport-Ministerium, sagt: "Make as little noise as possible. Do not drive on the horn. Use your horn only when it is really necessary: its use does not give you the right of way or absolve you from the duty of taking every precaution."

[109] Vorschlag der FRS zum bisherigen Artikel 40 MFV.

Halt wieder in Bewegung setzt, und zwar auf der dem Verkehr zugewandten Seite. Gesetzlich ist das nicht vorgeschrieben, aber es gehört sozusagen zum guten Ton[110]. Die VO sollte in diesem Sinn ergänzt werden. Dabei kann auch die Forderung aufgenommen werden, daß der Richtungszeiger frühzeitig betätigt werden soll.

Das Ausstellen des Richtungszeigers soll beim Führer zu einer automatischen Bewegung werden, unbekümmert darum, ob im einzelnen Fall eine Notwendigkeit besteht. Es wird denn auch verlangt, daß es auch auf freier Straße nicht unterbleiben dürfe, weil der Führer nie mit Sicherheit wissen könne, ob seine Richtungsänderung für einen Straßenbenützer vor oder hinter ihm von Bedeutung sei[111]. Ist der Zeiger einmal ausgestellt und verzögert sich das Abbiegen wegen eines Hindernisses, so verlangt das korrekte Verhalten, den Zeiger wieder zu senken; immerhin will das Bundesgericht Gnade walten lassen und es nicht als eigentlichen Fehler ankreiden, wenn der Zeiger stehenbleibt, weil es ja Sache des nachfolgenden Fahrers ist, auf die Bewegung des vorderen aufzupassen[112].

Der Motorfahrzeugführer kann wegen des Richtungszeigers haftpflichtrechtlich in eine recht heikle Situation und in einen Beweisnotstand kommen. Er hat nämlich zu beweisen, daß er den Richtungszeiger herausgestellt hatte, ja sogar, daß er im kritischen Augenblick noch herausgestellt war. Das Risiko des Zurückfallens des Zeigers geht also zu Lasten des Automobilisten. Es gibt keine Vermutung dafür, daß die Zeichengebung rechtzeitig erfolgt sei[113].

Die MFV erwähnt nicht nur den ausstellbaren, sondern auch den wippenden Fahrtrichtungszeiger. Als Richtungszeiger können auch Blinker verwendet werden (Art. 12

---

[110] BGE 65 I 192; vgl. «Richtungszeiger-Praxis» in «Auto» 1948 Nr. 17.

[111] BGE 65 I 63.

[112] BGE 66 I 323.

[113] BGE 64 II 242, 315; Oftinger, Haftpflichtrecht 871, kritisiert diese ungerechte Beweislastverteilung.

lit. i). Wippende Zeiger und Blinklichter sollen aber gewisse Nachteile aufweisen, so daß man besser auf sie verzichten würde zugunsten des einheitlichen ausstellbaren Richtungszeigers[114].

Auch für Straßenbahnen werden Richtungszeiger postuliert. Die Führer von Straßenbahnen hätten dann beim Abbiegen nach rechts oder links den Zeiger auf der entsprechenden Seite zu betätigen. Beim Anfahren sollen sie ein Glockensignal geben. Das läßt sich damit begründen, daß Kollisionen mit Fahrzeugführern möglich sind, die mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertraut und auf ein unerwartetes Abschwenken der Straßenbahn nicht gefaßt sind.

V. Führerausweis

1. Erteilung

Der Führerausweis stellt eine Polizeierlaubnis dar. Er bescheinigt, daß die Person, auf die er ausgestellt ist, zur Führung eines Motorfahrzeuges der betreffenden Kategorie befugt ist, ohne sie zum Halter zu stempeln[1]. Die Erteilung der Ausweise ist Sache des Kantons, in dem das Fahrzeug seinen Standort hat. Den Kantonen ist eine gewisse Freiheit eingeräumt. Er kann zusätzliche Bestimmungen über die Anforderungen erlassen, denn diejenigen, die der Bund aufgestellt hat, werden nicht als erschöpfend betrachtet. So wurde entschieden, daß der Kanton für den besonderen Ausweis des Art. 10 MFG eine minimale Körpergröße vorschreiben kann, ohne sich der Willkür schuldig zu machen, während die Vorschriften, die das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement nach dieser Richtung erlassen hat, mangels gesetzlicher Delegation nicht zu beachten sind[2].

---

[114] In diesem Sinne äußert sich ein Artikel «Winker oder Blinker?» in Automobil-Revue 1949 Nr. 26. Über das Ergebnis einer Umfrage Automobil-Revue 1949 Nr. 28.

[1] Strebel-Huber, Art. 5 N. 6, 16 und 18.

[2] BGE 73 I 360.

Die Tendenz geht heute allgemein dahin, die Zulassungsbedingungen zu verschärfen. Art. 9 Abs. 2 räumt allerdings schon heute dem Ermessen der Erteilungsbehörde einen weiten Spielraum ein, denn der Führerausweis darf nicht erteilt werden an Personen, «die aus andern Gründen nicht geeignet erscheinen». Damit haben die Behörden die Möglichkeit, Leute, die das Zeug zu einem korrekten Motorfahrzeugführer nicht haben, von der Führung auszuschließen, zum Beispiel wegen offenkundiger charakterlicher oder moralischer Defekte. Die Interkantonale Kommission für das Motorfahrzeugwesen vertritt die Auffassung, daß Bewerbern mit schlechtem Leumund und belastendem Strafregisterauszug keine Lernfahrbewilligungen ausgestellt werden sollten[3]. Für landwirtschaftliche Fahrzeuge wird die Einführung von Fahrzeug- und Führerausweis postuliert[4]. Für die Prüfungen wird eine Verschärfung verlangt; notwendig wären vor allem bestimmte Weisungen, die eine Einheitlichkeit der Anforderungen gewährleisten. Motorradfahrschülern sollte der Lernfahrausweis erst erteilt werden, wenn sie eine Vorprüfung über die Kenntnisse der wichtigsten Verkehrsregeln bestanden haben[5].

Gegen die Verweigerung eines Ausweises durch eine kantonale Regierung ist nach der ausdrücklichen Vorschrift von Art. 15 Abs. 2 MFG ein Weiterzug an eine eidgenössische Instanz nicht möglich. Die Berechtigung einer solchen Einschränkung ist nicht einzusehen. Gerade die Verweigerung des Führerausweises kann für den Betroffenen eine Lebensfrage sein. Es sollte sich eine eidgenössische Praxis auch in solchen Fragen bilden können.

Ebenfalls in der Richtung Hebung der Verkehrssicherheit bewegen sich die Bestrebungen der Fahrlehrer, den

---

[3] Die Ausstellung eines Lernfahrausweises kann auf Grund von Art. 9 Abs. 2 MFG und Art. 33 MFV verweigert werden bei liederlichem und arbeitsscheuem Lebenswandel, RegR Bern in JZ 32, 362 Nr. 266.

[4] Vorschlag der FRS zu Art. 5 MFG.

[5] Bericht der Polizeiabteilung zur Interpellation Eggenberger.

entgeltlichen Fahrunterricht den Berufslehrern vorzubehalten. Dabei wird auch zu prüfen sein, ob der Fahrunterricht bei einem staatlich geprüften Fahrlehrer obligatorisch zu erklären sei, und im Zusammenhang damit wird die Frage der Bedürfnisklausel auftauchen[6]. Diese Bestrebungen verdienen Beachtung, denn der Fahrlehrer ist wichtiger als die Fahrprüfung[7].

2. Entzug

Der Entzug des Führerausweises bedeutet nach MFG eine administrative Maßnahme, den Widerruf der Polizeierlaubnis. Es ist darüber im Verwaltungsverfahren, dessen Regelung in erster Linie den Kantonen obliegt, zu entscheiden. Der staatsrechtliche Rekurs wegen Willkür bleibt vorbehalten[8]. Bei der Redaktion des Gesetzes ist es, abweichend vom Entwurf, ausdrücklich abgelehnt worden, dem Richter die Möglichkeit einzuräumen, den Entzug als Nebenstrafe zu verhängen[9]. Diese Überlegung ist richtig, wenn die Maßnahme des Entzuges der Hebung der Verkehrssicherheit dienen und ungeeignete und gefährliche Führer zeitweise oder dauernd von der Straße fernhalten soll. Die Verwaltungsbehörde trifft ihre Entscheidung unabhängig vom Gericht, sie braucht ein richterliches Urteil nicht abzuwarten und wird durch die Einstellung des Verfahrens oder durch einen Freispruch nicht präjudiziert.

---

[6] Vgl. «Der Kampf der Autofahrlehrer gegen die Verkehrsunfälle» in NZZ. 1949 Nr. 190 und die Vorschläge des Autofahrlehrer-Zentralverbandes zu Art. 14 MFG und Art. 32 MFV.

[7] Nach einem Kreisschreiben vom 28. Februar 1949 kann die Führerprüfung auf Wagen mit Vorwählsystem oder vollautomatischer Schaltung abgenommen werden, wenn die Prüfung auf dem eigenen Wagen abgelegt wird. Im Führerausweis ist neben der Kategorie zu bemerken «Wagen mit automatischer Schaltung». Werden Leute mit diesem Ausweis am Steuer eines Wagens mit alter Schaltung betroffen, so sind sie zu einer Prüfung auf einem Wagen ohne automatische Schaltung aufzubieten.

[8] BGE 73 I 360.

[9] Strebel-Huber, Art. 13 N. 35.

Handelt es sich um eine geringfügige Übertretung von Verkehrsvorschriften, so kann sich die Behörde auch mit einer Verwarnung begnügen, obwohl das im Gesetz nicht ausdrücklich gesagt ist[10]. Es wird nicht als zulässig betrachtet, an die Erneuerung eines entzogenen Führerausweises beschränkende Bedingungen zu knüpfen, zum Beispiel eine Geschwindigkeitsgrenze aufzustellen[11]. Hingegen wird geprüft, ob in einem solchen Falle die Verpflichtung auferlegt werden kann, einen registrierenden Geschwindigkeitsmesser anzubringen[12]. In Amerika will man «unfallbereite» Führer vom Verkehr ausschalten, indem man sie nach ernsthaften Unfällen erneuten Prüfungen unterzieht[13].

Wenn auch der Entzug rein administrativ geregelt ist, so gibt es doch Fälle, in denen er einen ausgesprochenen Strafcharakter hat oder zum mindesten so empfunden wird[14]. Das gilt vor allem für den Entzug, der einzutreten hat, «wenn der Führer in angetrunkenem Zustand ein Fahrzeug geführt hat» (Art. 13 Abs. 2 letzter Satz MFG). Hier geht das Gesetz eigentlich von der Fiktion aus, daß der angetrunkene Zustand des Führers ohne weiteres eine Verkehrsgefährdung bedeutet. Tatsächlich spielt der Entzug im Kampf gegen die gefährlichen alkoholisierten Führer eine bedeutende Rolle[15]. Es wird bei der Revision erneut zu prüfen sein, ob nicht unterschieden werden soll zwischen dem administrativen und dem richterlichen Entzug.

---

[10] Vgl. die Rekursentscheide des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes bei Scheller, Rechtspraxis Nr. 45—55.

[11] Scheller, Rechtspraxis Nr. 56.

[12] Vgl. Art. 69 Abs. 2 lit. 1 MFG und Bericht der Polizeiabteilung zur Interpellation Eggenberger.

[13] «Auto» 1948 Nr. 19; Dr. med. M. H. Remund, Gerichtlich-medizinische Erfahrungen und Probleme bei Automobilunfällen, Basel 1931, S. 162, weist nach, daß mehr Unfälle durch moralisch Minderwertige verursacht werden als durch körperlich Defekte oder Kranke.

[14] Vgl. Strebel-Huber, Art. 13 N. 20.

[15] Nach der Statistik des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes für das Jahr 1948 wurden 2261 Fahrbewilligungen entzogen, mehr als die Hälfte davon wegen Angetrunkenheit.

Der Richter hat allerdings heute schon die Möglichkeit, ein Fahrverbot zu erlassen, indem er beim bedingten Strafvollzug dem Verurteilten im Sinne von Art. 41 Ziff. 2 StGB die Weisung erteilt, während der Probezeit kein Motorfahrzeug zu führen[16]. Allein dieser Umweg über den bedingten Strafvollzug hat etwas Unbefriedigendes, weil für ihn andere Gesichtspunkte maßgebend sind als für den Entzug des Führerausweises und man so zu einem doppelspurigen Verfahren gelangt.

3. Publikation des Entzuges

Einige Kantone sind dazu übergegangen, die Namen der Motorfahrzeugführer zu publizieren, denen der Führerausweis entzogen wurde, weil sie in angetrunkenem Zustand ein Fahrzeug geführt haben. Diese Maßnahme ist im eidgenössischen Recht nicht vorgesehen. Es ist vielmehr anzunehmen, daß Art. 13 MFG den Entzug des Ausweises als abschließende Maßnahme aufgefaßt hat und den Kantonen nur das Verfahren für den Entzug überlassen wollte. Der Entzug durch den Richter wurde deswegen fallen gelassen, weil man Widersprüche zwischen Straf- und Administrativentscheiden vermeiden und Einheitlichkeit der Praxis erreichen wollte[17].

Im Strafrecht ist die Urteilspublikation vorgesehen als Maßnahme oder als Nebenstrafe. Sie ist aber auf bestimmte Fälle beschränkt, sei es, daß das öffentliche Interesse oder dasjenige des Verletzten sie heischt oder daß sie für bestimmte Tatbestände ausdrücklich vorgeschrieben ist. Bei Übertretungen ist sie nur ausnahmsweise zulässig[18].

---

[16] OG Zürich in BlZR 35 Nr. 79; über ein kürzliches Urteil berichtet NZZ. 1949 Nr. 1019; vgl. zu dieser Frage Strebel-Huber, Art. 13 N. 35 Anm. c.

[17] Strebel-Huber, Art. 13 N. 35; vgl. Art. 68 MFG.

[18] StGB Art. 61, 104 Abs. 2.

Vgl. Hafter, Lehrbuch des schweizerischen Strafrechts, Allgem. Teil 2. Aufl. S. 423:

«Die Veröffentlichung kann Ehrenstrafe sein. Sie beschämt, stellt den Verurteilten an den Pranger und bewirkt daneben vielfach auch eine ökonomische Einbuße.»

Bei der Revision des MFG wird sich Gelegenheit geben, die Frage einheitlich zu regeln. Die Publikation kann in krassen Fällen als generalpräventive Maßnahme angezeigt sein. Sie auf alle Fälle auszudehnen, in denen ein Entzug wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand erfolgt, ginge unseres Erachtens zu weit. Es kann der Führerausweis nach Art. 13 Abs. 2 entzogen werden, ohne daß ein Unfall passiert oder eine konkrete Gefährdung eingetreten ist. In diesem Falle können die Folgen des «An-den-Pranger-Stellens» zu hart sein. Will man dazu übergehen, den «strafweisen» Entzug dem Richter zu übertragen, so kann man es ihm überlassen, ob er die Publikation als besondere Maßnahme verfügen will. Das Verfahren vor dem Richter wäre geeigneter, den Tatbestand richtig zu würdigen, als dasjenige vor der Verwaltungsbehörde, und bietet Gelegenheit, das Für und Wider im kontradiktorischen Verfahren abzuklären.

VI. Haftpflicht

1. Kausalhaftung

Die Absage an die reine Verschuldenshaftung und der Übergang zur Kausalhaftung des Halters eines Motorfahrzeuges sind darauf zurückzuführen, daß man in der unheimlichen Verkehrsentwicklung Gefahren erblickte, von denen man glaubte, es sei ihnen mit den allgemeinen Grundsätzen des OR nicht beizukommen. Es sei nicht immer «ein greifbares Individualverschulden» festzustellen, fürchtete man, und deshalb sollte «billigerweise derjenige eintreten, der die vermehrten Gefahren geschaffen hat»[1]. Die Gerichtspraxis hatte allerdings schon früher mit der Gefährdung operiert und den Begriff des Verschuldens für den Automobilisten nach Bedarf umgedeutet. Weil das Fahrzeug besonders gefährlich sei, bestehe die Pflicht, diese

[1] Botschaft S. 868.

Gefährdung auf das niedrigste Maß zu beschränken; die Übertretung dieses Gebotes wurde objektiv als widerrechtlich und subjektiv als schuldhaft bezeichnet. An die Diligenz des Fahrers wurden übertriebene Anforderungen gestellt, anderseits nahm man es mit der Beweispflicht des Geschädigten zu leicht[2].

Da man die Notwendigkeit einer Verschärfung der Haftung des Automobilisten einsehen mußte, wurde die Einführung der Kausalhaftung als Ausweg aus einer unbefriedigenden Situation begrüßt. Es fehlte allerdings nicht an Stimmen, welche es bedauerten, daß die bewährten Grundsätze des Verschuldens preisgegeben wurden[3]. Wir dürfen heute die Frage wieder stellen, ob es richtig ist, daß der Motorfahrzeugführer derjenige ist, der «vermehrte» Gefahren in die Welt und auf die Straßen setzt, und ob es gerechtfertigt ist, ihn deshalb, nämlich aus dem Motiv der besonderen Betriebsgefahr, kausal haften zu lassen. Beim MFG hat man sich seinerzeit bewußt an das EHG angelehnt. In der Praxis zum letzteren Gesetz spukt der Begriff der Betriebsgefahr in ganz besonderer und manchmal fragwürdiger Weise. Im MFG ist die besondere Betriebsgefahr nicht erwähnt, sie spielt aber trotzdem in der Praxis eine große Rolle. Als Momente der Betriebsgefahr gelten insbesondere die motorische Kraft, die Wucht und die Geschwindigkeit des Fahrzeuges. Daß die These der Gefährdung manchmal etwas Gekünsteltes hat, ergibt sich aus folgender Gegenüberstellung: Bei der spezifischen Betriebsgefahr der Eisenbahn spielt es eine Rolle, daß sich schwere Massen auf Schienen bewegen und unfähig sind, die Richtung zu ändern; dem Automobil aber wird als besondere Gefahr angerechnet, daß es keine eigene Fahrbahn

---

[2] Strebel-Huber, Art. 37 N. 121; BGE 31 II 418; vgl. dazu M. Graf, Das zivilrechtliche Verschulden des Automobilisten, Diss. Zürich 1945 S. 43; A. Tanner, Die Haftung des Motorfahrzeughalters, Abh. zum schweiz. Recht 116 S. 18.

[3] Referate A. Homberger und M. Petitpierre am Schweiz. Juristentag 1930; Homberger, ZbJV 60, 247.

hat[4]. Wenn man früher ganz auf die Gefährdung abstellte und glaubte, man werde Schwierigkeiten haben, ein individuelles Verschulden «greifbar» festzustellen, so scheint uns das heute eine einseitige Betrachtungsweise. Der Grundsatz der Kausalhaftung ist im Gesetz ohnehin nicht konsequent durchgeführt, die Idee der Verschuldenshaftung war stärker und ist immer wieder durchgesickert[5]. Der Motorfahrer ist nicht der einzige, der eine Gefahrenquelle schafft, die Radfahrer sind mindestens so gefährliche Straßenbenützer. Ihnen gegenüber wird auch heute die Kausalhaftung kaum ernsthaft in Erwägung gezogen. Auf der andern Seite wird bei den meisten Schadensfällen ein Verschulden von irgendeiner Seite festgestellt werden können, sei es des Halters, eines Dritten oder des Geschädigten[6]. Daß die Kausalhaftung das Verantwortungsbewußtsein schwächt, wurde schon früher angedeutet[7]. So müßte man eigentlich dazu kommen, die Gefährdung nicht länger als den eigentlichen Rechtsgrund für die Kausalhaftung gelten zu lassen. Die Bezeichnung des Automobils als außerordentliche Gefahrenquelle will nicht so recht mit der heutigen Verkehrsauffassung und der heutigen Zeit übereinstimmen, die die Anpassung an die veränderten Straßenverhältnisse auch dadurch vollzogen hat, daß die Anforderungen an die andern Straßenbenützer gesteigert worden sind[8]. Allein, die Kausalhaftung hat, im Zusammenhang mit der obligatorischen Versicherung, noch ihre große Bedeutung als soziale Institution. Das Gesetz dient dem Gedanken der sozialen Fürsorge[9]. Die Fragen nach

---

[4] BGE 31 II 418, 53 II 86, 60 II 374; Oftinger, 685.

[5] Oftinger, 25.

[6] Oftinger, 792; die seltenen Fälle, wo ein Schaden von einem unerkannten Motorfahrer angerichtet wird, dürfte zur Begründung der Gefährdungstheorie nicht ausreichen; sie sollte versicherungsmäßig irgendwie gelöst werden können.

[7] Vorne IV/1.

[8] Vgl. darüber vorne II/2.

[9] Darüber Oftinger, Der soziale Gedanke im Schadenersatzrecht, JZ 39, 545, und Tanner, S. 32.

Schuld und Verantwortung sind oft praktisch nur noch von Bedeutung für die Aufteilung des Schadens unter die Versicherer. Die Gesamtheit der Motorfahrzeugführer ist der Träger der Schadensfälle, weil sie durch die Bezahlung der Versicherungsprämien den Versicherungsschutz gewährleistet. Diese Verlagerung der Verantwortung des einzelnen auf die Masse ist zu bedauern, ist aber aus dem heutigen System nicht mehr wegzudenken. Bei der Revision des MFG wird man sich sagen müssen, daß die Grenzen der Kausalhaftung erreicht sind und nicht weitergetrieben werden sollen. Es gilt, das Gesetz dort zu korrigieren, wo es Unstimmigkeiten und Widersprüche enthält. Im übrigen soll es das Seinige dazu beitragen, die persönliche Verantwortung des Führers zu stärken.

In diesem Zusammenhang wird die Frage des Selbstbehaltes bei der Versicherungssumme zu prüfen sein. Das MFG läßt den Selbstbehalt nur für Sachschaden und nur für einen Betrag bis zu hundert Franken zu (Art. 52 Abs. 5)[10]. Daß der Selbstbehalt dem Dritten nicht einredeweise entgegengehalten werden kann, ist in Ordnung. Daß er aber auf die Fälle von Sachschaden und auf eine so geringe Summe beschränkt werden soll, ist nicht verständlich. Vom moralischen und erzieherischen Standpunkt aus wäre es wünschenswert, daß der Halter zur finanziellen Deckung jedes Schadens in einem gewissen Umfange herangezogen werden kann. Ein Selbstbehalt sollte deshalb obligatorisch erklärt werden, eventuell abgestuft auf einen kleineren Betrag für Unfälle, bei denen kein Verschulden vorliegt, und auf einen größeren im Falle des Verschuldens.

2. Gänzliche oder teilweise Befreiung von der Haftung

Der Halter wird (außer dem Falle der höheren Gewalt) von der «Ersatzpflicht» befreit, wenn grobes Verschul-

---

[10] Strebel-Huber, N. 16, bezeichnet diese Bestimmung als eine der merkwürdigsten und unklarsten des Gesetzes; Bussy, N. 5, kritisiert sie ebenfalls.

den des Geschädigten oder eines Dritten vorliegt und im übrigen die Voraussetzungen des Art. 37 Abs. 2 Satz 1 gegeben sind. Das Gesetz hebt die Kausalhaftung für diesen Fall auf. Voraussetzung der gänzlichen Befreiung ist, daß das grobe Verschulden des Geschädigten oder des Dritten die ausschließliche Ursache des Schadens ist. Im Falle des Geschädigten spricht man vom Selbstverschulden, doch ist dieser Ausdruck im Grunde genommen verfehlt[11]. Der Grundsatz, daß ein Verschulden des Geschädigten zu berücksichtigen ist, beruht auf einem Gedanken, der im Rechtsleben längst eingebürgert ist und der sich auch mit dem System der Kausalhaftung vereinbaren läßt.

Wenn das MFG die Begriffe leichtes und grobes Verschulden verwendet, so geschieht das nicht in einem eigenen Sinne, denn sie sind der allgemeinen Schuldlehre entnommen[12]. Der Gesetzgeber wäre auch nicht in der Lage, eine Abgrenzung vorzunehmen oder Anhaltspunkte dafür zu geben. Es bleibt nichts anderes übrig, als dem richterlichen Ermessen freien Spielraum zu lassen[13]. Die Übergänge sind fließend, weil die Beurteilung des Verschuldens nicht nur von den vielen Verkehrs- und Verhaltensvorschriften abhängt, sondern auch von der jeweiligen Auffassung über deren Bedeutung. Wir haben bei der Betrachtung des Verhaltens der Fußgänger gesehen, wie sich die Anforderungen mit der Zeit immer mehr verschärft haben und die Kriterien für das Selbstverschulden strenger geworden sind[14]. Es kann Fälle geben, die es dem Richter überhaupt schwer machen, ein Verhalten in die eine oder andere Kategorie einzureihen. Es ist schon der Vorschlag gemacht worden, statt der geltenden Zwei- eine Dreiteilung des Verschuldens vorzunehmen[15]. Wenn man die Skala weiter differenziert, so wird die Aufgabe nur noch

---

[11] Oftinger, 118.
[12] Strebel-Huber, Art. 37 N. 105.
[13] Strebel-Huber, Art. 37 N. 109.
[14] Siehe vorne II/2.
[15] Bussy, Fiches Juridiques, p. 57.

komplizierter. Eher wäre es angezeigt, die bestehenden Schwierigkeiten in der Bemessung des Verschuldens dadurch zu beheben, daß Selbst- und Drittverschulden ganz allgemein nach richterlichem Ermessen als Befreiungs- oder Herabsetzungsgrund zu gelten haben. Einen solchen weiten Spielraum räumt das Gesetz dem Richter in Art. 42 ein hinsichtlich des Verschuldens des Halters und der Person, für die er verantwortlich ist, indem es ihn ermächtigt, in diesen Fällen eine Genugtuung zuzusprechen, wobei er die «besonderen Umstände» zu würdigen hat. Der Entwurf zum MFG hatte auf die Unterscheidung zwischen grobem und leichtem Verschulden verzichtet und so die Möglichkeit geschaffen, den Halter auch bei leichtem Verschulden gänzlich zu befreien[16].

Das grobe Verschulden des Geschädigten oder des Dritten vermag, wie wir gesehen haben, den Halter von der Haftpflicht zu befreien. Ein leichtes Verschulden dieser Personen ermäßigt die Haftung, wenn kein Umstand mitwirkt, der vom Halter zu vertreten ist. Das Gesetz spricht allerdings in allen diesen Fällen nur davon, daß der Richter die Ersatzpflicht des Halters unter Würdigung aller Umstände «festzusetzen» habe (Art. 37 Abs. 2 Satz 2). Damit meint es aber offenbar, daß leichtes Selbst- oder Drittverschulden statt zur Entlastung zur Schadensreduktion führen soll. Im weitern ist anzunehmen, daß das Gesetz die Möglichkeit verneinen will, daß trotz Selbstverschuldens voller Schadenersatz zugesprochen wird[17]. Der zweite Satz von Art. 37 Abs. 2 drückt sehr ungenau aus, was gesagt werden wollte.

In Art. 37 Abs. 3 liegt eine weitere Unklarheit. Es wird nämlich nicht gesagt, ob die teilweise Befreiung des Halters nur bei grobem Verschulden des Geschädigten oder des Dritten eintreten kann oder auch bei leichtem Verschulden. Sinngemäß ist sie beim Dritten auf den Fall des groben

---

[16] Entwurf Art. 36; Strebel-Huber, Art. 37 N. 144.

[17] Oftinger, 927; Strebel-Huber, Art. 37 N. 152 und 157; abw. Schärer, ZBJV 1933 S. 315; Haymann, JZ 31, 197.

Verschuldens zu beschränken, während beim Geschädigten auch ein leichtes Verschulden genügen sollte. Nur so ergibt sich eine vernünftige Ergänzung zu Art. 37 Abs. 2[18].

Auf dem Halter liegt die Beweislast für ein Verschulden des Geschädigten oder des Dritten. Das ist in Art. 37 Abs. 2 ausdrücklich gesagt. Der Hinweis fehlt in den folgenden Sätzen, die sich mit dem Verschulden dieser Personen befassen. Es ist aber anzunehmen, daß der gleiche Grundsatz für alle Fälle gilt[19]. Das Beweisthema des Halters geht aber weiter. Er hat, wenn er die vollständige Befreiung erreichen will, auch noch zu beweisen, daß einerseits ihn selbst oder die Personen, für die er verantwortlich ist, kein Verschulden trifft und daß anderseits keine fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeuges am Unfall mitgewirkt hat[20]. Die Verschachtelung der verschiedenen Voraussetzungen hat die komplizierte und unübersichtliche Formulierung des Art. 37 auf dem Gewissen. Abgesehen von den redaktionellen Schönheitsfehlern des Art. 37 müssen wir eine schwerfällige Umkehrung der Beweislast feststellen. Es ist bei der Erörterung der Richtungszeigerpraxis erwähnt worden, daß es Fälle geben kann, in denen der Motorfahrzeugführer in einen eigentlichen Beweisnotstand gerät[21]. Die Beweisverteilung des Art. 37 steht erst noch in einem auffallenden Widerspruch zu Art. 42 MFG, der von der Genugtuung handelt. Hier muß das Verschulden des Halters vom Kläger bewiesen werden, und die Vermutung eines Verschuldens, wie sie aus Art. 37 Abs. 2 MFG herausgelesen werden muß, versagt. Das kann dazu führen, daß das Verschulden für die Schadenersatzforderung angenommen und für die Genugtuungsforderung verneint werden muß[22].

---

[18] Strebel-Huber, Art. 37 N. 163 und 164.

[19] Strebel-Huber, Art. 37 N. 173.

[20] Art. 37 Abs. 2 und 3; Strebel-Huber, Art. 37 N. 174. BGE 64 II 315.

[21] Vgl. vorne IV/9.

[22] BGE 64 II 319; Oftinger, 872/3, kritisiert dieses Ergebnis als paradox und weltfremd.

Die vom Gesetz getroffene Lösung, daß das Verschulden eines Dritten den Halter unter Umständen vollständig befreien kann, bedeutet zweifellos eine erhebliche Einschränkung der Kausalhaftung. Sie ist denn auch wiederholt kritisiert worden[23]. Das Gesetz hat es in der Hand, die Fälle der Kausalhaftung und deren Ausnahmen festzusetzen. Das Unbefriedigende liegt darin, daß der Geschädigte, der sich nicht an den Halter wenden kann, sondern an den Dritten verwiesen wird, sich nach MFG schlechter stellt als nach den Grundsätzen des OR. Die unechte Solidarität, die nach Art. 51 OR zwischen dem Halter und dem Dritten bestehen würde, ist durch die Befreiung des Halters ausgeschaltet worden. Das gleiche Problem stellt sich nochmals bei der teilweisen Befreiung des Halters nach Art. 37 Abs. 3 MFG, indem auch dort nach gemeinrechtlicher Ordnung der Halter, den ein Verschulden trifft, mit dem mitschuldigen Dritten in unechter Solidarität für den ganzen Schaden haften würde und für seine Leistung einen Regreßanspruch gegen den Dritten hätte. Das Bundesgericht hat die Kritik an Art. 37 Abs. 3 als berechtigt anerkennen müssen und hat eine Lösung des Konfliktes versucht. Unter Hinweis auf Art. 43 OR wird gesagt, daß das Mitverschulden des Dritten für den Belangten dann entlastend wirkt, wenn sein eigenes Verschulden durch dieses Drittverschulden gemildert erscheint oder wenn das Drittverschulden den Kausalzusammenhang zwischen dem Verschulden des Belangten und dem Schadensereignis unterbricht. Wenn aber die Verschuldenskonnexität für die Frage der Solidarität von Bedeutung sei, so könne sie auch auf dem Anwendungsgebiet des Art. 37 Abs. 3 zur Geltung gebracht werden. Deshalb soll der Halter von seiner Haftpflicht nur dann teilweise befreit werden, wenn sein eigenes Verschulden durch dasjenige des Dritten gemildert erscheint. So betrachtet, würde Art. 37 Abs. 3 eine Regreßmöglichkeit nicht schlechthin ausschließen, sondern für den

[23] Tanner, 56; Strebel-Huber, Art. 37 N. 150 und 163; Haymann, JZ 31, 197; Graf, 63.

Fall offen lassen, in dem ein Halter von sich aus zunächst den ganzen Schaden tilgt, um sich nachher an den mitverantwortlichen Dritten zu halten. Auch Art. 50 MFG wurde in diesem Zusammenhange zur Begründung dafür herangezogen, daß das MFG eine «sozial wünschbare sofortige Entschädigung des Verletzten fördern» wolle[24]. Die «Unterbrechung des Kausalzusammenhanges» zwischen einem Verschulden des Belangten und dem Schadensereignis ist kein glückliches Argument. Unter Kausalzusammenhang im eigentlichen Sinne des Wortes versteht man die Beziehung von Ursache und Wirkung. Auch der Hinweis auf Bestimmungen des OR taugt nicht recht zur Auslegung des MFG, das deren Anwendung in diesem Falle gerade ausschließen wollte. Ein anderer Weg wäre der von Oftinger aufgezeigte[25]. Es soll eine «Neutralisation» des Drittverschuldens stattfinden. Ein leichtes Drittverschulden wäre unbeachtlich, ein grobes Drittverschulden würde durch ein leichtes Halterverschulden nicht voll, aber teilweise neutralisiert. Allen diesen Versuchen haftet etwas Gezwungenes an, weil sie eine vom Gesetze gewollte Lösung korrigieren müssen. Es wird eine der Aufgaben der Revision sein, daß das Gesetz die klare Abgrenzung von der Kausalhaftung zu den Fällen vornimmt, in welchen das Selbst- oder Drittverschulden einen Ausschließungs- oder Milderungsgrund bildet, ohne daß es die Vorteile der gemeinrechtlichen Verschuldenshaftung und der Solidarität preisgibt. Eine gewisse Verbesserung der kritisierten Bestimmung ergibt sich aus Art. 38 Abs. 1 MFG für den Fall der Beteiligung mehrerer Halter. Diese haften solidarisch für den Schaden, ohne daß sie sich auf Art. 37 Abs. 2 und 3 und auf ein «Drittverschulden» eines anderen Halters berufen können[26].

---

[24] BGE 64 II 306, 69 II 418; vgl. dazu Oftinger, 214, 249, 934.
[25] Oftinger, 936; vgl. dazu Graf, S. 65.
[26] Oftinger, S. 958 ff.

3. Die Gefälligkeitsfahrt

Die Haftung des Halters kann ausgeschlossen oder ermäßigt werden, «wenn der Geschädigte unentgeltlich im Motorfahrzeug mitgeführt wurde», vorausgesetzt, daß den Halter kein Verschulden trifft (Art. 37 Abs. 4 MFG). Der Gedanke, daß derjenige, dem der Halter einen Gefallen erweisen will, ihn nicht nach Belieben soll belangen können, wenn es zu einem Unfall kommt, entspricht dem Gebote der Billigkeit. Man hat sich in solchen Fällen schon vor dem MFG zu helfen gewußt und ist zu einer Milderung der Haftung gelangt[27]. Der Entwurf erwähnte nur die Möglichkeit einer Ermäßigung, nicht auch der völligen Befreiung, sah aber anderseits davon ab, die Schuldlosigkeit des Halters vorauszusetzen. Man dachte vor allem an die Fälle, in denen die Entschädigung die Versicherungssumme übersteigt[28]. Der Umstand, daß das Gesetz diesen Fall im Anschluß an das Selbstverschulden des Geschädigten regelt, zeigt, daß ähnliche Überlegungen mitspielen. Der Geschädigte hat zum mindesten einen Teil der Verantwortung selbst zu tragen[29]. Die Tatsache, daß eine freiwillige Übernahme eines Risikos erfolgt ist, würde für sich allein allerdings noch nicht genügen, die Kausalhaftung zu durchbrechen, weil sie eine zu häufige Erscheinung ist[30]. Die Bestimmung ist hauptsächlich als Gebot der Billigkeit zu rechtfertigen und entsprechend auszulegen. Wenn der Eingeladene erkennen mußte, daß mit der fraglichen Fahrt eine besondere Gefahr verbunden war, kann man sogar von einem eigentlichen Mit- oder Selbstverschulden sprechen, das in weitergehendem Maße zu berücksichtigen ist, als Art. 37 Abs. 4 es gestattet[31].

Das Gesetz spricht nur vom unentgeltlichen Mitführen. Es zieht damit den Kreis der in Frage kommenden Fälle

---

[27] Vgl. BGE 52 II 457.
[28] Botschaft 870; Strebel-Huber, Art. 37 N. 183.
[29] Oftinger, 938.
[30] Petitpierre, Referat 104a.
[31] BGE 59 II 465.

enger, als wenn es den üblichen Ausdruck der Gefälligkeitsfahrt verwenden würde. Unentgeltlich ist eine Fahrt nur dann, wenn keine materielle Gegenleistung erfolgt ist, sei es in Geld oder auf andere Weise. Es stellt sich damit die Frage, ob eine Gegenleistung nach allgemeiner Auffassung am Platze gewesen wäre[32]. Der häufige Fall der gemeinsamen Vergnügungsfahrt des Halters mit dem Geladenen würde eigentlich ausscheiden. Das Moment der Unentgeltlichkeit wird dem Billigkeitsgedanken nicht ganz gerecht. Die Diskussion darüber, was als Entgelt zu bezeichnen sei, setzt sofort ein. Es gibt nachträgliche Leistungen, wie die Bezahlung der Konsumation; es kann aber auch vorkommen, daß der Halter irgendeinen sonstigen Vorteil daraus zieht, daß er den «Geschädigten» mitgenommen hat. Im weitern gibt es Fälle, wo es schwer zu entscheiden ist, ob ein solcher Vorteil überhaupt besteht, man denke etwa an den Arzt, der den Patienten nach Hause oder auf den Bahnhof fährt, oder an den Dienstherrn, der den Angestellten mitfahren läßt[33]. Aus diesen Überlegungen sollte man dazu übergehen, das Erfordernis der Unentgeltlichkeit fallen zu lassen und den Begriff der Gefälligkeitsfahrt aufzunehmen, der dem Richter eher die Möglichkeit gibt, dem Einzelfall gerecht zu werden.

Als zu eng muß ferner der Ausdruck «mitgeführt» empfunden werden. Als eine Gefälligkeit wird es auch empfunden, wenn der «Mitgeführte» sich mit Einwilligung des Halters selbst ans Steuer setzt. Zudem gibt es Unfälle, die nicht auf eine direkte Berührung mit dem Fahrzeug zurückzuführen sind, für die der Halter aber auch einzustehen hat[34]. Das Motiv des Art. 37 Abs. 4 kommt nach Ansicht des Bundesgerichtes nicht zur Anwendung, wenn das Motorfahrzeug für die betreffende Fahrt von einem Garagisten ausgemietet wird und der Mieter einen Passagier

---

[32] Strebel-Huber, Art. 37 N. 193.

[33] Beispiele bei Wattenwyl, JZ 29, 209; Vollenweider, JZ 39, 310; und Homberger, ZBJV 60, 256.

[34] Strebel-Huber, Art. 37 N. 188 f.; Oftinger, 939.

mitnimmt. Es wird nicht auf die Rechtsbeziehung zwischen dem Mieter und dem geschädigten Passagier abgestellt, sondern auf das Verhältnis zwischen dem Vermieter (Halter) und dem Mieter[35]. Der Fall wäre wohl nicht anders zu entscheiden, wenn man nur auf das Moment der Gefälligkeit abstellt. Gerade in diesem Entscheid erwähnt das Bundesgericht übrigens, daß Art. 37 Abs. 4 von dem allgemeinen Prinzip ausgehe, daß derjenige, der bloß einen Dienst erweisen wollte, aus Gerechtigkeitsgründen im Falle der Haftung nicht die ganze Schwere des Gesetzes soll tragen müssen. Damit bekennt es sich zu einer über den Wortlaut der Gesetzesbestimmung hinausgehenden Interpretation.

Liegt ein Verschulden des Halters vor, so stellt sich die Frage der Unentgeltlichkeit überhaupt nicht[36]. Jedes Verschulden genügt, was sehr weit geht. Die ganze Beweislast wird beim Halter liegen, obwohl auch hiergegen Bedenken geltend gemacht werden können[37]. Der Verzicht auf die Voraussetzung der Schuldlosigkeit würde das Ermessen des Richters erweitern[38]. Fraglich ist, wie es sich verhält, wenn beim Halter kein Verschulden vorliegt, aber bei einer Person, für die er verantwortlich ist, wenn also zum Beispiel der Chauffeur des Halters dessen Freund fährt. Nach dem Wortlaut des Gesetzes spielt nur das Verschulden des Halters eine Rolle, und es entspricht der Billigkeit, die Stellung des Halters nicht darüber hinaus zu erschweren[39].

[35] BGE 70 II 181.

[36] BGE 64 II 57.

[37] Strebel-Huber, Art. 37 N. 198, 206.

[38] Vorschlag der FRS zu Art. 37 Abs. 4.

[39] So Strebel-Huber, Art. 37 N. 199, mit der Einschränkung, daß es dem Richter freisteht, nach seinem Ermessen das Verschulden solcher Personen bei der Bemessung der Ersatzpflicht zu würdigen; ebenso Tanner, 80; Graf, 59; abweichend Wattenwyl a. a. O., der der Ansicht ist, diese Frage solle dem Richter überlassen werden; a. M. Oftinger, 941, mit der Begründung, daß es sich um einen elementaren Grundsatz der Kausalhaftung handle, für seine Hilfspersonen einstehen zu müssen, und die dort zitierten Autoren.

Aus der gleichen Überlegung scheidet in diesem Zusammenhange die fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeuges grundsätzlich aus; sie ist nur zu berücksichtigen, wenn sie auf ein Verschulden des Halters zurückzuführen ist[40]. Alle diese Fragen, die verschieden beurteilt werden können, sollten bei einer neuen Fassung des Gesetzes geklärt werden.

VII. Strafbestimmungen

1. Ergänzung der Straftatbestände

Wenn die Verkehrsvorschriften ergänzt werden, so sollte der Bund von seiner Kompetenz Gebrauch machen, die Übertretung dieser Vorschriften allgemein unter Strafe zu stellen und auch die sogenannten «andern Straßenbenützer» zu erfassen. Den Kantonen müßte eine solche Kompetenz zuerst übertragen werden[1]. Es ist nicht einzusehen, warum der Fußgänger, der Verkehrsvorschriften verletzt, immer straflos bleiben soll, während für den Radfahrer eine Strafbestimmung bereitsteht. Art. 58 MFG, der von der Übertretung der Verkehrsvorschriften handelt, sollte daher eine allgemeinere Fassung erhalten, wonach sich derjenige strafbar macht, der den Vorschriften des Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung zuwiderhandelt. Nach der jetzigen Formulierung des Art. 58 ist nur die Verletzung der Verkehrsvorschriften im eigentlichen Sinne mit Strafsanktionen versehen; die nicht bewilligte Ausübung des Fahrlehrerberufes ist zum Beispiel nicht strafbar[2].

Dem Kampf gegen den alkoholisierten Straßenbenützer darf das MFG alle Aufmerksamkeit schenken. Der Alkohol kann dem Führer schon in geringen Mengen zum Verhäng-

---

[40] Oftinger, 941; a. M. Watteville, JZ 32, 213.

[1] Strebel-Huber, Art. 33 N. 25, 35 N. 18, 58 N. 29.

[2] BGE 73 IV 246; zur Auslegung des Art. 58 vgl. Kindler in ZBJV 70, 49.

nis werden. Wenn der Automobilist nur leicht beduselt ist, verliert er die richtige Beurteilung der Gefahr. Dann folgt die «hochgemute Stimmung», die dazu verführt, die eigene Kraft und Geschicklichkeit, vielleicht auch die eigene Alkoholtoleranz, zu überschätzen. Der eigentliche Rauschzustand löst schließlich Lähmungserscheinungen aus[3]. Der angetrunkene Führer steht unter der Strafbestimmung des Art. 59 MFG. Das Sich-Antrinken gehört noch nicht zum Tatbestand, es bildet nur ein Vorstadium, eine strafrechtlich neutrale Handlung, die erst Bedeutung erlangt, wenn das Fahren in angetrunkenem Zustande dazu kommt. Auch ein Dritter kann nach dieser Bestimmung wegen Gehilfenschaft gefaßt werden, so zum Beispiel derjenige, der dem Führer die Zeche bezahlt, oder der Fahrlehrer, der die Führung durch den angetrunkenen Fahrschüler duldet[4]. Es sind aber auch Strafbestimmungen am Platze, die sich an die Adresse von Fußgängern, Radfahrern und Führern von Tierbespannung richten, die sich in angetrunkenem Zustande auf öffentlichen Straßen bewegen und so den Verkehr gefährden[5]. Art. 57 MFG, der ein Verbot des Alkoholgenusses für Führer von Motorwagen im gewerbsmässigen Personentransport aufstellt, könnte durch eine ins Gesetz aufzunehmende Strafbestimmung verstärkt werden.

Die Blutprobe dient bekanntlich der Bestimmung des Alkoholgehaltes im Blut durch den Arzt. Sie ist ein wichtiges Mittel zur Abklärung des Zustandes der Beteiligten und von großer Bedeutung für die Beurteilung von Verkehrsunfällen. Man wird sich deshalb überlegen müssen, ob die Voraussetzungen, unter denen die Blutprobe angeordnet werden kann, im MFG geregelt werden sollen. Ob

[3] Aus der Literatur: Dr. med. M. H. Remund, Gerichtlich-medizinische Probleme bei Automobilunfällen, Basel 1931; Prof. Schwarz, Einige Erfahrungen bei der Durchführung der quantitativen Alkoholbestimmung, Schweiz. medizinische Wochenschrift 1937 Nr. 3; Dr. med. W. von Orelli, Der alkoholisierte Automobilist, Automobil-Revue 1949 Nr. 17.

[4] BGE 65 I 337, 74 IV 76; BlZR 39 Nr. 150.

[5] Vorschlag der FRS zu Art. 59 MFG.

jemand gezwungen werden kann, sich der Blutprobe zu unterwerfen, die immerhin einen Eingriff in die körperliche Integrität bedeutet, ist allerdings eine andere Frage, die nicht vom MFG zu beantworten ist. Eine Weigerung wird ein Indiz gegen den Betreffenden schaffen, umgekehrt wird das Ergebnis der Blutprobe mit Vorsicht und unter Würdigung der übrigen Umstände auszuwerten sein. Heute entscheidet das kantonale Recht darüber, ob und wann die Blutprobe angeordnet werden kann. Ohne ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung gilt sie nicht als zulässig[6]. Der Bund könnte die Kompetenz in Anspruch nehmen, in dieser Frage einheitliche Vorschriften aufzustellen, wenn es in Verbindung mit Regeln des materiellen Strafrechts als notwendig erscheint[7]. Daß eine solche Vorschrift erlassen wird, läßt sich im Interesse einer einheitlichen Praxis sehr wohl rechtfertigen. Die Voraussetzungen könnten dahin präzisiert werden, daß die Blutprobe gegen den Führer und andere Beteiligte dann angeordnet werden kann, wenn sich ein Unfall ereignet hat, bei dem jemand verletzt worden ist und eine strafbare Handlung nach MFG oder StGB in Frage steht. Wir hätten dann eine ähnliche Regelung wie bei der Meldepflicht. Es wäre damit auch gesagt, daß der bloße Verdacht, es sei jemand angetrunken, und er könnte in diesem Zustand eine Gefährdung schaffen, noch nicht genügt und daß die Blutprobe nicht dem alleinigen

---

[6] Strebel-Huber, Art. 13 N. 25; Badertscher, 218; Bussy, Art. 13 N. 16.

Nach zürcherischem Strafprozeß ist die Polizei zur Erhebung der Blutprobe befugt, wenn eine Verletzung von Art. 59 MFG in Frage kommt; OG Zürich in JZ 44 S. 75 Nr. 27. Die Frage, ob das auch gilt, wenn eine bloße Übertretung in Betracht fällt, wurde offengelassen.

Der st.-gallische Strafprozeß gibt die Kompetenz dem Bezirksammann bzw. Untersuchungsrichter, wo es für die Beweisführung als notwendig erscheint.

[7] Vgl. darüber Thormann und von Overbeck, Art. 365 N. 1 und 4; Burckhardt, Komm. BV 596, und die Referate von Comtesse und Cavin am Schweizerischen Juristentag 1946.

Zwecke dienstbar gemacht werden soll, den allfälligen Entzug des Führerausweises beweismäßig sicherzustellen.

Die Trunkenheit des Führers spielt eine immer größere Rolle beim bedingten Strafvollzug. Die öffentliche Meinung spricht sich bei schweren Unfällen gerne gegen die Bewilligung des bedingten Strafvollzuges aus. Ein gewisser Druck von dieser Seite ist nicht zu verkennen[8]. Nach der neueren Praxis des Bundesgerichtes kann, ja soll unter Umständen der bedingte Strafvollzug verweigert werden, wenn ein Führer durch seine Fahrweise oder sein sonstiges Verhalten im Zustande schwerer Angetrunkenheit eine Hemmungs- und Skrupellosigkeit, eine Mißachtung von Leib und Leben anderer an den Tag gelegt hat. In diesem Falle sollen auch generalpräventive Überlegungen mitsprechen dürfen[9].

Die Vorschriften von Art. 60 MFG über pflichtwidriges Verhalten bei Unfall bedürfen ebenfalls der Ergänzung. Sie sollten auf alle Personen ausgedehnt werden, die an einem Unfall beteiligt sind. In gleichem Sinne könnte in Art. 36 die Meldepflicht bei einem Unfall mit Körperverletzung allen Beteiligten auferlegt werden. Solche Bestimmungen hätten auch eine praktische Bedeutung für die Tatbestandsaufnahme[10]. Wenn Art. 60 MFG nur auf

---

[8] Nach einem Artikel von Dr. D. v. Rechenberg in Automobil-Revue 1949 Nr. 21 soll sich eine merkwürdige Folge der Pressekampagne für die strenge Ahndung der Verstöße gegen die Verkehrsdisziplin zeigen. Die Entrüstung eines Motorfahrzeugführers über ein wirklich oder vermeintlich unrichtiges Verhalten eines andern Straßenbenützers soll ihn leicht zu einem rücksichtslosen Benehmen diesen gegenüber verleiten und ihn dann an einem eventuell eintretenden Unfall mitschuldig machen.

[9] BGE 73 IV 80, 111; 74 IV 135, 193.

[10] Mit der Hilfsbereitschaft unter Automobilisten scheint es manchmal bedenklich bestellt zu sein; anläßlich eines schweren Unfalles auf der Straße Genf-Lausanne an Ostern 1949 kritisierte eine empörte Presse, daß die Polizei die Fahrer von fünfzehn am Unfallorte vorbeifahrenden Wagen erfolglos ersucht habe, eine der acht verletzten Personen mitzunehmen, Automobil-Revue 1949, Nr. 20.

das pflichtwidrige Verhalten unmittelbar nach einem Unfall bezogen wird, so erscheint das zu eng[11]. Der Führer, der später hört oder in der Zeitung liest, daß sein Fahrzeug an einem Unfall beteiligt war, untersteht auch dann noch der Meldepflicht[12].

Für das Inverkehrsetzen eines Motorfahrzeuges von fehlerhafter Beschaffenheit, zum Beispiel mit ungenügender Bremse, fehlt eine Strafbestimmung. Art. 61 Abs. 3, der vom Fahren ohne Ausweis handelt, enthält die einzige Strafandrohung, die sich gegen den Halter richtet[13].

2. Anpassung des MFG an das StGB

Bei der Revision des MFG wird eine durchgreifende Anpassung der Strafbestimmungen an das System und die Terminologie des StGB erfolgen müssen. Hier seien nur einige Beispiele dafür erwähnt, daß sich beim jetzigen Wortlaut des Gesetzes Widersprüche ergeben.

Das MFG unterscheidet bei den Tatbeständen der Art. 58—63 leichte und schwere Fälle. Die Abgrenzung wird dem Richter überlassen, dessen Ermessen freien Spielraum hat[14]. Aus Art. 333 Abs. 2 StGB ergibt sich, daß ein einzelner Tatbestand, je nachdem man ihn als leichten oder schweren Fall bezeichnet, als Übertretung oder als Vergehen zu qualifizieren ist. Wenn die Tat nicht mit einer Freiheitsstrafe von mehr als 3 Monaten bedroht ist, liegt eine Übertretung vor, bei der statt auf Gefängnis auf Haft zu erkennen ist. Es können sich somit für ein und dasselbe Delikt verschiedene Folgen ergeben, zum Beispiel für die Verjährung[15] oder für die Frage, ob eine Bestrafung nach MFG den Widerruf eines bedingten Strafvollzuges auszulösen vermag[16]. Das MFG sollte die Strafandrohung so

[11] OG Bern in ZBJV 72, 683.
[12] Strebel-Huber, Art. 36 N. 22.
[13] ZBJV 72, 683.
[14] BGE 73 IV 111, 74 IV 76.
[15] ZBJV 83, 182.
[16] BlZR 39 Nr. 38.

ansetzen, daß sich bei der Qualifikation eines Delikts als Übertretung oder Vergehen keine Schwierigkeiten ergeben und nicht die Schwere des Falles einen besonderen Tatbestand schafft. Dem richterlichen Ermessen kann dadurch Raum gelassen werden, daß weite Strafrahmen gezogen werden. Für den Begriff des Rückfalles fehlt im MFG eine Definition. Die zur Zeit seines Inkrafttretens maßgebenden Bestimmungen des Bundesstrafrechtes stimmen nicht mehr überein mit dem Rückfallsbegriff des StGB. So ist es zum Beispiel bestritten, ob es eine sogenannte Rückfallverjährung gibt[17].

Das MFG kennt das Institut des bedingten Straferlasses (Art. 66), das durch den bedingten Strafvollzug des StGB überholt ist. Es wird neuerdings zu prüfen sein, ob der bedingte Strafvollzug auf dem Gebiete der Verkehrsdelikte nicht auch für Bußen anwendbar sein soll[18].

Der Praxis hat es gewisse Schwierigkeiten bereitet, die Frage zu entscheiden, ob die Entwendung eines Motorfahrzeuges zum Gebrauch nach Art. 62 MFG zur Sachentziehung des Art. 143 StGB im Widerspruch stehe und gegenstandslos geworden sei. Es kann heute als abgeklärt gelten, daß dies nicht der Fall ist. Die beiden Straftatbestände haben nebeneinander ihren Platz und ihre Berechtigung. Einmal ist nicht einzusehen, warum der Gesetzgeber, wenn er den Art. 62 MFG hätte aufheben wollen, das nicht in Art. 398 StGB gesagt hätte. Sodann ist festzustellen, daß die beiden Tatbestände sich nicht decken, daß sie verschiedene Zwecke verfolgen und andere Rechtsgüter schützen wollen. Sachentziehung ist ein Vermögensdelikt, setzt eine Schädigung voraus und wird nur auf Antrag verfolgt. Entwendung zum Gebrauch steht im Dienste der Verkehrssicherheit und des Kampfes gegen die Strolchenfahrer[19]. Man wird im rev.MFG auf den Tat-

---

[17] Strebel-Huber, Art. 58 N. 18 ff.

[18] Diese Möglichkeit wurde seinerzeit nach längerer Diskussion abgelehnt, Strebel-Huber, Art. 66 Nr. 5.

[19] Vgl. H. Huber, JZ 36, 325; Schreiber, Schweiz. Zeitschr.

bestand der Entwendung zum Gebrauch nicht verzichten können. Es empfiehlt sich aber, ihn von der Sachentziehung genau abzugrenzen. Er kann zudem in personeller und sachlicher Beziehung erweitert werden, indem er auf Führer und Mitfahrer eines Motorfahrzeuges oder eines Fahrrades ausgedehnt wird, die sich das betreffende Fahrzeug rechtswidrig zum Gebrauche aneignen.

Tatbestände des MFG können mit solchen des StGB in Konkurrenz treten. Neben fahrlässiger Körperverletzung oder Tötung[20] kommt insbesondere Störung des öffentlichen Verkehrs gemäß Art. 237 StGB in Frage. Nach ausdrücklicher Bestimmung des Gesetzes ist eine im MFG genannte strafbare Handlung, die einen Tatbestand erfüllt, für den die eidgenössische oder kantonale Gesetzgebung eine schwerere Strafe vorsieht, nach diesem letzteren Gesetze zu beurteilen (Art. 65 Obs. 4 MFG). Das MFG bekennt sich damit zum Prinzip, daß die schwerere Strafe die leichtere absorbiert[21]. Das StGB seinerseits bestimmt für den Fall der Real- und Idealkonkurrenz, daß die Strafe der schwersten Tat auszusprechen und angemessen zu erhöhen ist (Art. 68 StGB). Die Regelung des MFG hat heute noch ihre Bedeutung, es kommt somit die schwerere Strafe zur Anwendung, bei Konkurrenz zwischen Widerhandlungen gegen das MFG und Störung des öffentlichen Verkehrs diejenige des Art. 237 StGB[22]. Eine strafbare Störung des öffentlichen Verkehrs liegt vor, wenn ein Motorfahrzeugführer oder ein anderer Straßenbenützer vorsätzlich oder fahrlässig den öffentlichen Verkehr hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt. Bei der fahr-

---

für Strafrecht 52, 113; BlZR 46 Nr. 126; JZ 43, 362 Nr. 184, 45, 47 Nr. 11; BGE 73 IV 39 und Pr 36 Nr. 50; abw. Bezirksgericht Uster in JZ 42 S. 290 Nr. 111, das die Auffassung vertritt, Art. 62 MFG sei durch Art. 143 StGB verdrängt worden.

[20] Siehe darüber BlZR 46 Nr. 87 und 88; Usteri in JZ 43, 156.

[21] Strebel-Huber, Art. 65 N. 12.

[22] BGE 61 I 435, 71 IV 98.

lässigen Begehung wird das Erfordernis, daß sie wissentlich geschehen müsse, vom Gesetz zwar nicht ausdrücklich wiederholt, aber auch nicht fallen gelassen, gehört also wohl auch in diesem Falle zum Tatbestand[23]. Für den Motorfahrzeugverkehr interessiert hauptsächlich der Begriff der Gefährdung. Erforderlich ist eine konkrete Gefährdung im Sinne der nahen und ernstlichen Wahrscheinlichkeit eines Schadens. Es kommt nicht darauf an, ob der Fahrer sich selbst gefährdet, sondern darauf, ob er Dritte gefährdet[24]. Für die Beurteilung des Verschuldens sind wiederum die Verkehrsvorschriften heranzuziehen, die auch in diesem Zusammenhang ihre große Bedeutung erweisen. Eine Übertretung der Verkehrsregeln allein bedeutet noch nicht, daß eine Störung des öffentlichen Verkehrs begangen wurde[25]. Die Lösung, daß bei Konkurrenz auf das schwerere Delikt abgestellt wird, sollte grundsätzlich beibehalten werden. Eine andere Möglichkeit wäre die, daß das MFG selbst bei der Übertretung von Verkehrsvorschriften die wissentliche Gefährdung von Drittpersonen als strafschärfendes Qualifikationsmerkmal erwähnt. Die Anwendung von Art. 237 StGB würde dann ausgeschaltet.

Schlußfolgerungen

1. Das MFG hat sich im großen und ganzen als brauchbares und fortschrittliches Gesetz bewährt. Die Erfahrungen und die gesteigerten Anforderungen des Verkehrs rechtfertigen seine Revision.
2. Die Verkehrsvorschriften sind gründlich zu überarbeiten. Die wichtigsten Verkehrsregeln gehören in das Gesetz. Technische Vorschriften können der Verordnung überlassen werden.

---

[23] BGE 73 IV 180 läßt die Frage offen.

[24] So für den Radfahrer Fribourg Trib. Cant. in JZ 45 S. 93 Nr. 38.

[25] BGE 71 IV 96, 73 IV 180, 74 IV 193.

3. Es sollen Verkehrsvorschriften für alle Straßenbenützer aufgestellt werden. Neben der Verkehrssicherheit ist zu berücksichtigen, daß der Verkehr flüssig gestaltet werden muß.
4. Die Geschwindigkeit ist grundsätzlich freizugeben im Sinne der bisherigen Ordnung und unter voller Verantwortung des Motorfahrzeugführers für die Beherrschung des Fahrzeuges.
5. Der Ergänzung bedürfen die Vorschriften über das Überholen, den Abstand, die Warnvorrichtung und den Richtungszeiger. Die Regelung des Vortrittsrechtes ist zu vereinfachen. Die Einrichtung von Stoppstraßen ist gesetzlich zu verankern.
6. Die Kausalhaftung ist grundsätzlich beizubehalten. Die Fälle, in denen die Haftung des Halters wegen Verschuldens des Geschädigten oder eines Dritten aufgehoben oder herabgesetzt wird, sind neu zu umschreiben. Der Begriff der Gefälligkeitsfahrt ist in das Gesetz aufzunehmen. Bei den Bestimmungen über Haftpflicht und Versicherung muß darauf Bedacht genommen werden, daß das persönliche Verantwortungsgefühl des Führers zu stärken ist.
7. Die Strafbestimmungen des MFG sind zu ergänzen. An die Vorschriften des StGB hat eine Anpassung zu erfolgen.