

Dienen Generalklauseln der Verkehrssicherheit?

Prof. Dr. rer. publ. RENÉ SCHAFFHAUSER, Universitäten St. Gallen und Banská Bystrica/Slowakei, St. Gallen
MAURIN SCHMIDT, M.A. HSG in Rechtswissenschaften, wissenschaftlicher Mitarbeiter IRP-HSG, Universität St. Gallen, St. Gallen

Inhaltsübersicht

Abstract	316
I. Einleitung.....	317
II. Einführende Überlegungen.....	317
1. Generalklauseln und unbestimmte Rechtsbegriffe.....	317
2. Die Verkehrssicherheit.....	319
III. Die Generalklauseln des SVG betreffend die Verkehrssicherheit.....	320
1. Art. 26 SVG	321
2. Art. 29 SVG	323
3. Art. 31 SVG	325
4. Art. 32 SVG	328
IV. Das Verhältnis der Generalklauseln zueinander	329
1. Die Verkehrsregeln.....	329
2. Verhältnis von Art. 31 Abs. 1 SVG zu Art. 26 Abs. 1 SVG.....	331
3. Verhältnis von Art. 32 Abs. 1 SVG zu Art. 31 Abs. 1 SVG und zu Art. 26 Abs. 1 SVG.....	334
4. Verhältnis von Art. 29 SVG zu Art. 26 Abs. 1 SVG.....	335
V. Dienen Generalklauseln der Verkehrssicherheit?.....	337
1. Bewertung der Generalklauseln des SVG aus Sicht der Methodenlehre	337
2. Dienen Generalklauseln und unbestimmte Rechtsbegriffe des SVG in ihrer Funktion der Verkehrssicherheit?	339
Literaturverzeichnis	344
Stichwörter.....	345

Abstract

Das SVG enthält am Anfang des III. Titels eine Anzahl von Generalklauseln (Art. 26 Abs. 1, Art. 29, Art. 31 Abs. 1 sowie Art. 32 Abs. 1 SVG). Die genannten Generalklauseln stehen systematisch in einem Bereich, welcher für die Konzeption der Gewährleistung der Verkehrssicherheit im SVG zentral ist. Diese Konzeption wird in der Praxis durch eine Vielzahl von Verordnungsregelungen umgesetzt. Der Jahrbuchbeitrag beschäftigt sich mit der Frage, inwiefern die Generalklauseln tatsächlich der Verkehrssicherheit dienen. Dabei wird die Frage aus methodologischer Sicht untersucht sowie anhand der betroffenen Artikel einzeln und im Vergleich zueinander. Unter Einbezug von Rechtsprechung und Dogmatik wird der Schluss gezogen, dass die Generalklauseln des SVG der Verkehrssicherheit nicht dienen, methodologisch fragwürdig und praktisch nicht notwendig sind.

I. Einleitung

Bei der Konzeption des Strassenverkehrsrechts fällt dem Betrachter aus methodologischer Sicht eine Ungewöhnlichkeit ins Auge. Diese betrifft das Zusammenspiel von Generalklauseln in Art. 26, 29, 31 sowie 32 SVG auf der einen Seite und ausführlichster Regelkomplexe mit enormer Regelungsdichte in den Verordnungen zum SVG auf der anderen Seite. So stellt sich die Frage, ob diese Generalklauseln der Verkehrssicherheit dienen können oder ob sie bei in Verordnungen nicht geregelten Fällen ins Leere greifen und somit jeweils der Gesetz- oder Ordnungsgeber gefordert wäre, den neuen Fall einer Regelung in der betreffenden Verordnung zuzuführen.

Nachfolgend wird nach einigen einführenden Überlegungen zu Generalklauseln und unbestimmten Rechtsbegriffen aus methodologischer Sicht zum einen und zur Verkehrssicherheit zum anderen (II.) zuerst eine Übersicht über die zentralen Generalklauseln des SVG gegeben (III.), danach ihr Verhältnis zueinander betrachtet (IV) sowie abschliessend die Frage beantwortet, ob denn nun diese Generalklauseln der Verkehrssicherheit dienen (V.).

II. Einführende Überlegungen

1. Generalklauseln und unbestimmte Rechtsbegriffe

In der juristischen Alltagssprache gehen wir gerne davon aus, dass der Unterschied zwischen Generalklauseln und unbestimmten Rechtsbegriffen klar und offensichtlich ist. Erst bei näherem Hinsehen ergibt sich oft, dass auch diesbezüglich Ungewissheiten herrschen. Der Übergang vom bestimmten zum unbestimmten Rechtsbegriff und schliesslich zur Generalklausel dürfte aber fließend sein¹.

¹ So explizit auch ARZT, S. 68; vgl. auch RITTER, S. 179 f.

Ein unbestimmter Rechtsbegriff liegt vor, wenn "der Rechtssatz die Voraussetzungen der Rechtsfolge oder die Rechtsfolge selbst in offener, unbestimmter Weise umschreibt"².

Generalklauseln zeichnen sich durch "besonders qualifizierte Vagheit" aus und sind zentraler Inhalt der Gesetzesnorm³. Zu den besonderen Eigenschaften von Generalklauseln zählen aufgrund der grossen Menge der erfassten Fallkonstellationen – respektive dem weiten Geltungsbereich – deren Weite. Weitere Eigenschaften der Generalklauseln betreffen ihre Unbestimmtheit (Vagheit) sowie ihren generellen Charakter⁴. Der problematische Aspekt von Generalklauseln besteht darin, dass sie die Rechtssicherheit beeinträchtigen können und dass sie der horizontalen Gewaltenteilung entgegenstehen (Delegationsfunktion)⁵. Jedoch erlauben sie dafür eine Gesetzgebung und Rechtsprechung, die sich offen zeigt gegenüber den der Gesellschaft inhärenten Werten und die durch die Rezeption dieser Werte an Akzeptanz in der Gesellschaft gewinnt (Rezeptionsfunktion). Zudem ermöglichen sie eine rasche Anpassung an den Wertewandel in der Gesellschaft und erfüllen so eine Rechtsfortbildungsfunktion⁶.

² HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, N 445 ff.: nicht zu verwechseln ist der unbestimmte Rechtsbegriff mit dem Ermessen. Denn während die Auslegung eines unbestimmten Rechtsbegriffs der richterlichen Überprüfung zugänglich ist, besteht diese Möglichkeit beim Ermessen nur ausnahmsweise. Als veraltet gilt die Unterscheidung, dass der unbestimmte Rechtsbegriff den Tatbestand, das Ermessen hingegen die Rechtsfolge betrifft; vgl. hierzu RITTER, S. 71 ff.; VALLENDER, S. 820 ff., 824 ff. sowie 839 f.; vgl. aber bspw. NOLL, S. 264 ff., welcher diese Unterscheidung trifft.

³ KRAMER, S. 61; Generalklauseln stellen auch einen Fall einer Lücke *intra legem* oder Delegationslücke dar, aus dem Grund, weil die "Lücke" jeweils *in casu* vom Gericht mit Inhalt gefüllt werden muss und somit eine Delegation vom Gesetzgeber an die Judikative stattfindet; vgl. FORSTMOSER, §15 N 82 ff.

⁴ STEINMANN, S. 81 ff.; vgl. auch RITTER, S. 76 f.; ähnlich auch NOLL, S. 264 ff.

⁵ Beim Einsatz von Generalklauseln verschiebt sich die Rechtsetzung von der Legislative an die Judikative. In diesem Zusammenhang spricht man wie erwähnt auch von der Delegationsfunktion der Generalklausel; vgl. hierzu KRAMER, S. 63.

⁶ KRAMER, S. 62 ff.

Es zeigt sich, dass in der Literatur klare Abgrenzungen zwischen Generalklauseln und unbestimmten Rechtsbegriffen kaum getroffen werden und wohl auch kaum getroffen werden können.

2. Die Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit gemäss SVG umfasst verschiedene Komponenten, welche nachfolgend erläutert werden, um die Verkehrssicherheit im weiteren Sinne zu umreissen. Sie betreffen zum einen den Fahrzeugführenden selbst, zum anderen das Fahrzeug.

Auf der Seite des Fahrzeugführenden bedarf dieser aus Sicht der Verkehrssicherheit dreier Anforderungen, um zum Führen eines Fahrzeugs zugelassen zu werden. Es ist dies zum ersten die Fahrkompetenz, verstanden als erworbene Befähigung zum sicheren Führen eines Motorfahrzeugs. Zum zweiten bedarf es zur Erhaltung der Verkehrssicherheit der Fahreignung des Fahrzeugführenden gemäss Art. 14 Abs. 2 lit. b-d SVG. Der Führerausweis wird nicht erteilt oder entzogen, wenn der Fahrzeugführende oder Bewerber nicht über die ausreichende körperliche und geistige Leistungsfähigkeit zum sicheren Führen eines Motorfahrzeugs verfügt (lit. b), an einer die Fahreignung ausschliessenden Sucht leidet (lit. c) oder wenn sein bisheriges Verhalten im Verkehr betreffend Beachtung der Vorschriften und Rücksichtnahme auf andere Menschen ungenügend sind. Zum dritten ist schliesslich die Fahrfähigkeit des Fahrzeugführenden gemäss Art. 31 Abs. 2 SVG erforderlich. Die Fahrfähigkeit meint die jeweils konkrete Fähigkeit des Fahrzeugführenden, das Fahrzeug während der Fahrt sicher zu führen und dabei in der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit nicht durch Faktoren wie Alkohol, Betäubungsmittel oder Medikamente negativ beeinflusst zu sein⁷.

Auf der Seite des Fahrzeugs muss gemäss Art. 11 Abs. 1 SVG für die Erteilung des Fahrzeugausweises das Fahrzeug den Vorschriften entsprechen, verkehrssicher sein und es muss eine Haftpflichtversicherung bestehen. Es

⁷ SCHAFFHAUSER, N 501.

ist aus Art. 11 Abs.1 SVG ersichtlich, dass der Gesetzgeber zwischen der Vorschriftgemässheit des Fahrzeuges im Sinne der technischen Anforderungen gemäss VTS und TAFV 1-3 und der Verkehrssicherheit unterscheidet. Als verkehrssicher kann ein Fahrzeug dabei gelten, wenn "Beschaffenheit und Zustand es erlauben, das Fahrzeug ohne Gefährdung anderer in Verkehr zu bringen"⁸. Eine der zentralen Bestimmungen zur Verkehrssicherheit ist Art. 29 SVG, gemäss welchem Fahrzeuge nur in betriebs sicherem und vorschriftsgemässen Zustand verkehren dürfen. Die Vorschriftsgemässheit betrifft wie eben erwähnt insbesondere die technischen Anforderungen an die Fahrzeuge gemäss VTS und TAFV 1-3. Der Begriff der Betriebs sicherheit lässt sich demgegenüber in einem engeren und einem weiteren Sinn auslegen⁹. Die engere Auslegung meint den Betrieb des Fahrzeugs als technischen Vorgang und die damit verbundenen Risiken und liegt Art. 29 SVG nicht zugrunde. Vielmehr ist die weitere Auslegung des Begriffs der Betriebs sicherheit angebracht, was auch im zweiten Satz des Art. 29 Abs. 1 SVG zum Ausdruck gebracht wird. Demgemäss sind die Anforderungen an ein verkehrssicheres Fahrzeug folgendermassen: Das Fahrzeug muss die Vorschriften über die technischen Anforderungen gemäss VTS und TAFV 1-3 erfüllen, zudem in einem Zustand sein, der es erlaubt, die Verkehrsregeln zu befolgen, weiter Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht zu gefährden und die Strassen nicht zu beschädigen.

III. Die Generalklauseln des SVG betreffend die Verkehrssicherheit

Nach diesen einführenden Bemerkungen zu Generalklauseln und unbestimmtem Rechtsbegriff aus methodologischer Sicht sowie allgemein zur Verkehrssicherheit sollen nun nachfolgend jene Generalklauseln des SVG kurz dargestellt werden, die einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben.

⁸ SCHAFFHAUSER, N 233 f.

⁹ SCHAFFHAUSER, N 473.

1. Art. 26 SVG

Gemäss Art. 26 Abs. 1 SVG müssen sich die Verkehrsteilnehmenden im Verkehr so verhalten, dass sie andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindern noch gefährden¹⁰. Systematisch gesehen gehört Art. 26 SVG als Grundregel für alle Strassenbenützer in den ersten Abschnitt des SVG. Offensichtlich ist Art. 26 SVG als subsidiäre Auffangnorm gedacht, was schon in den national- und ständerätlichen Diskussionen zum Ausdruck kam¹¹:

"Art. 25 enthält zunächst eine Generalklausel, das richtige Verhalten auf der Strasse, Grundregel genannt. Dieser Grundregel ist jedermann unterstellt. (...) Absatz 1 der Grundregel ist zunächst ein moralisches Gebot, eine allgemeine Ermahnung der Strassenbenützer zu Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme. Die Grundregel hat aber auch rechtliche Bedeutung. Sie ist anzuwenden für Verkehrssituationen, die vom Gesetz nicht vorausgesehen werden und für die keine besondere Regel besteht. Die Verletzung der Grundregel ist nach Artikel 83 des Gesetzes strafbar¹². Sie ist nur verletzt, wenn bei einem bestimmten Verhalten mit einer Behinderung oder Gefährdung anderer wenigstens gerechnet werden musste; ob dieser Erfolg wirklich eintrat oder zufällig unterblieb, ist gleichgültig. Gegenüber den besonderen Verkehrsregeln hat die Grundregel nur subsidiäre Bedeutung; sie ist nicht anzuwenden, wo eine besondere Verkehrsregel zutrifft."

Ebenso ist es in der Lehre anerkannt, dass Art. 26 SVG nur subsidiäre Bedeutung zukommt. Dabei wird einerseits insbesondere davor gewarnt, dass die Gefahr besteht, die Generalklausel immer dann anzuwenden, wenn in den Sondervorschriften keine Regelung zu finden ist, und so jedwelches Verhalten, welches beispielsweise bei einer Gefährdung oder einem Unfall mitgespielt hat, als rechtswidrig und strafbar zu erklären¹³. Andererseits

¹⁰ Art. 26 Abs. 2 SVG, wonach besondere Vorsicht geboten ist gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird, ist hier nicht von Interesse.

¹¹ StenBullNR 1956, S. 615.

¹² Art. 83 des Entwurfs enthielt die Strafbestimmungen zur Verletzung der Verkehrsregeln, die heute in Art. 90 SVG enthalten sind. Allerdings enthielt der Entwurf noch keinen dem heutigen Art. 90 Abs. 2 SVG entsprechenden qualifizierten Tatbestand.

¹³ GIGER, S. 74 f.

wird aber trotz der Subsidiarität der Norm auch deren Eigenständigkeit betont. Solange es für einen bestimmten Tatbestand eine Verkehrsregel gibt, dient Art. 26 SVG als Auslegungshilfe. Ist ein Verhalten aber nicht oder nur teilweise geregelt, kommt der Grundregel von Art. 26 SVG selbständige Bedeutung zu, wobei aber der Vertrauensgrundsatz gilt, dass ein Verkehrsteilnehmer darauf vertrauen darf, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer im Strassenverkehr ordnungsgemäss verhalten¹⁴.

In der Rechtsprechung ist die Verwendung von Art. 26 SVG ausschliesslich als Generalklausel sehr selten¹⁵. Meist kommt neben Art. 26 SVG zusätzlich eine konkretisierende Verordnungsbestimmung zur Anwendung¹⁶. Wie schwer es ist, der Versuchung zu widerstehen, die Generalklausel anzuwenden, zeigt ein Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich, welches dann durch das Bundesgericht korrigiert wurde¹⁷. In diesem Fall hatten bei einer unübersichtlichen Einfahrt in eine vortrittsberechtigten Strasse Äste den auf der gegenüberliegenden Strassenseite angebrachten Sicherheitsspiegel in seiner Funktion beeinträchtigt¹⁸. In der Folge kam es trotz des vorsichtigen, hineintastenden Einfahrens des Autolenkers zu einem Unfall durch das missglückte Bremsmanöver des auf der vortrittsberechtigten Strasse fahrenden Motorrads. Das Obergericht hatte aus Art. 26 Abs. 1 SVG abgeleitet, dass dem Autofahrer ein grobes Verschulden anzulasten sei, da er von der beeinträchtigten Funktion des Sicherheitsspiegels gewusst und dennoch die Polizei nicht darüber informiert habe, womit er eine gefahrvolle Einfahrt

¹⁴ SCHAFFHAUSER, N 417 ff.; vgl. auch BUSSY/RUSCONI, N 2.1 f. zu Art. 26 SVG.

¹⁵ Urteil BGer 1P.404/2000 vom 29. September 2000, wobei es sich betreffend Art. 26 SVG um eine Nebenfrage handelte.

¹⁶ Vgl. bspw. Urteil BGer 6P.64/2005 vom 19. Oktober 2005, E. 2.1, wo das Bundesgericht festhält: "Im vorliegenden Fall ergibt sich der Umfang der Sorgfaltspflicht aus Art. 21 Abs. 1 VRV, wonach andere Strassenbenützer durch das Ein- und Aussteigen nicht gefährdet werden dürfen und beim Öffnen der Türen besonders auf den Verkehr von hinten zu achten ist. Diese Vorschrift ist eine Ausführungsvorschrift zu Art. 26 Abs. 1 SVG [...]"; vgl. bspw. auch Urteil BGer 6A.98/2002 vom 13. März 2003, E. 3.2.2 f.

¹⁷ Vgl. Urteil BGer 4C.3/2001 vom 26. September 2001.

¹⁸ Vgl. Urteil BGer 4C.3/2001, A.

bewusst in Kauf genommen habe¹⁹. Das Bundesgericht korrigierte das Urteil, indem es darauf hinwies, dass Art. 26 SVG das Verhalten im Verkehr betreffe und nicht die Überwachung des Unterhalts öffentlicher Strassen und Sicherheitseinrichtungen²⁰.

Die bisherigen Ausführungen zu Art. 26 Abs. 1 SVG zeigen einmal deutlich, dass diese Norm eine Verhaltensanweisung enthält, die gegenüber den spezielleren Verhaltensnormen einen subsidiären Charakter, aber auch einen eigenständigen Gehalt aufweist. Dem Strafrichter soll es grundsätzlich möglich sein, eine Person allenfalls allein wegen Verstosses gegen Art. 26 Abs. 1 SVG zu verurteilen, wenn eine speziellere Norm fehlt. Doch wird auch zum zurückhaltenden Gebrauch solcher Generalklauseln aufgerufen. Schliesslich dient Art. 26 Abs. 1 SVG auch als Interpretationshilfe bei der Auslegung spezieller Normen.

2. Art. 29 SVG

Gemäss Art. 29 SVG dürfen Fahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren, wobei die Fahrzeuge so beschaffen und unterhalten sein müssen, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können. Zudem dürfen Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden. Wie erwähnt müssen die Fahrzeuge dabei nicht nur im engeren, technischen Sinn betriebssicher sein, sondern im weiter gefassten Sinne verkehrssicher²¹. BUSSY/RUSCONI unterscheiden klar zwischen den beiden Anforderungen²². SCHAFFHAUSER

¹⁹ Vgl. Urteil BGer 4C.3/2001, E. 3.

²⁰ Vgl. Urteil BGer 4C.3/2001, E. 3.a.

²¹ SCHAFFHAUSER, N 473; GIGER, S. 83.

²² BUSSY/RUSCONI, N 1.1 zu Art. 29 SVG; Art. 29 SVG verlange eine "double condition cumulative à l'admission des véhicules à la circulation. Ils doivent être en 'parfait état de fonctionnement' et 'répondre aux prescriptions'. Ces deux notions ne se recoupent pas nécessairement." Als Beispiel nennen sie das ohne Kontrollschilder fahrende Fahrzeug; dieses stellt zwar keine Verkehrsgefährdung dar, ist aber nicht vorschriftskonform. Sie zitieren dabei einen Genfer Entscheid (RDAF 1972 201), wonach "on ne saurait admettre

schliesslich nennt zusätzlich spezifisch einen Katalog von Anforderungen, welche sich aus Art. 29 SVG an das Fahrzeug ergeben²³. Es sind dies das Vorhandensein der erforderlichen Betriebseinrichtungen sowie deren Funktionstüchtigkeit und Benutzungsmöglichkeit, weiter das Beachten von Vorschriften betreffend Schutzvorkehrungen gemäss Art. 58 VRV, der Vorschriften, die dem Schutz der Strassen dienen sowie der Vorschriften über die Abgaswartung.

In der Rechtsprechung sind kaum Fälle zu finden, die sich ausschliesslich auf Art. 29 SVG als Grundlage beziehen. Als prominentes Beispiel mag hier jener Fall dienen, wo ein Fahrzeugführer die Windschutzscheibe lediglich teilweise enteist hatte. In jenem Urteil wird neben Art. 29 SVG als Grundlage spezifizierend Art. 57 Abs. 2 VRV herangezogen²⁴. In vielen weiteren Entscheidungen wird Art. 29 SVG neben spezifizierenden Sondervorschriften genannt²⁵.

a priori qu'un véhicule mise en circulation présente les défauts et risques que veut éviter la seconde phrase de l'art 29 LCR du simple fait qu'il n'est pas muni de plaque de contrôle". In der Folge treten sie – mit ihrer bekanntermassen reichen Kasuistik – auf die verschiedensten Mängel ein, über das ein Fahrzeug verfügen kann. Es ergibt sich aus der gesamten ausgebreiteten Kasuistik aber keine einigermaßen deutlich erkennbare Fallgruppe von Gefährdungen, bei der nicht auch eine Verletzung von speziellen Vorschriften mitbeteiligt wäre.

²³ SCHAFFHAUSER, N 474.

²⁴ Urteil BGER 6A.16/2006 vom 6. April 2006, E.2.2, wo das Bundesgericht festhält: "Selon Art. 29 LCR les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent notamment être entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées et que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger. Les glaces et rétroviseurs doivent être propres (Art. 57 al 2 OCR; RS 741.11). Toutes les glaces nécessaires à la visibilité du conducteur doivent être parfaitement transparentes (Art. 71 al. 4 OETV; RS 741.41)."; vgl. auch Urteil BGER 6S.561/2006 vom 17. Mai 2007; vgl. aber Urteil BGER 1P.189/2003 vom 15. Dezember 2003, E. 1.4, wo der Beschwerdeführer die Wartung seines Lastwagens vernachlässigt hatte und das Fahrzeug einige Stunden nach einer Notreparatur in einer Werkstatt sowie nach Hinweisen auf unbedingt notwendige, umfassende Reparaturen auf der Autobahn ausbrennt.

²⁵ Vgl. bspw. BGE 92 IV 143 (H. fährt mit einem Fahrzeug, dessen linker hinterer Pneu auf der Innenseite abgenutzt ist); BGE 104 IV 121 (Ein mit einem Sitz von nur 40 cm Länge ausgestattetes Motorrad, das zwar für zwei Personen zum Verkehr zugelassen ist, aber

Daraus ergibt sich, dass keine eigenständige Fallgruppe 'Verstoss gegen die Betriebssicherheit trotz Befolgen der Vorschriften über die technischen Anforderungen an Fahrzeuge' auszumachen ist. Die Literatur anerkennt grundsätzlich, dass sich Betriebssicherheit und Vorschriftsgemässheit nicht zu decken brauchen. Doch entwickelt weder sie noch die Rechtsprechung aus diesem Konzept eine Generalklausel, die einen eigenständigen Anwendungsbereich aufweisen würde.

3. Art. 31 SVG

In Art. 31 SVG interessiert betreffend Generalklauseln nur Art. 31 Abs. 1 SVG, gemäss welchem der Fahrzeugführer sein Fahrzeug ständig so beherrschen muss, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann²⁶. Das Beherrschen des Fahrzeugs meint dabei das Verhalten des Fahrzeugführers während der Benützung der öffentlichen Strassen und verlangt von ihm, dass er alle ihn, die Strasse, das Fahrzeug und die Umwelt betreffenden

nur von einer Person gefahren wird, befindet sich nicht in vorschriftswidrigem Zustand.); BGE 106 IV 403 (Ein Automechaniker fährt mit einem Motorfahrzeug, bei dem wesentliche Teile der Trägerkonstruktion durchgerostet sind, über 140 km und deklariert diese Fahrt als Probefahrt.); BGE 115 IV 144 (Zwei Personen fahren mit Händler Schildern mit einem Motorrad während über einem Jahr mehrere tausend km, obwohl das Motorrad den Lärm- und Abgasvorschriften nicht entspricht, und machen Probefahrten geltend.); BGE 115 IV 148 (Nach Ablauf der Abgaswartungsfrist befindet sich ein Fahrzeug nur dann in vorschriftswidrigem Zustand, wenn es den massgebenden Bau- und Ausrüstungsvorschriften nicht (mehr) entspricht, nicht aber bereits dann, wenn der letzte Abgastest nicht mehr gültig ist.); BGE 120 Ib 317 (Voraussetzungen für die Erteilung und den Entzug von Kollektiv-Fahrzeugausweisen. Es ist willkürlich und rechtsungleich, von einem auf die Revision und Reparatur von Motoren spezialisierten Zylinderschleifwerk zu verlangen, dass es über sämtliche Einrichtungen einer allgemeinen Reparaturwerkstätte verfüge, wenn vergleichbare andere spezialisierte Betriebe lediglich im Besitz der für die spezifische Funktion erforderlichen Einrichtungen sein müssen.).

²⁶ Vorausgesetzt wird dabei, dass der Fahrer fahrfähig (i.S.v. Art. 31 Abs. 2 SVG) ist, über Fahrkompetenz verfügt, nicht durch Ladung oder Mitfahrer behindert wird sowie, dass das Fahrzeug gemäss Art. 29 SVG betriebssicher und vorschriftsgemäss ist; vgl. dazu SCHAFFHAUSER, N 539.

Informationen aufnimmt, verarbeitet und sein Verhalten nötigenfalls rasch und zweckmässig ändert²⁷.

Im Gegensatz zu Art. 25 MFG muss der Fahrzeugführer sein Fahrzeug allerdings nicht mehr ständig beherrschen, sondern nur so, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Diese Ergänzung erfüllt ihren Zweck darin, dass nicht bereits das Zustandekommen eines Unfalls an sich den Beweis für das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs erbringt²⁸. Art. 31 Abs. 1 SVG stellt eine wichtige Bestimmung im SVG dar, da es viele Gründe für ein Nichtbeherrschen des Fahrzeugs geben kann und aus dem Nichtbeherrschen häufig Unfälle resultieren.

Somit handelt es sich bei Art. 31 Abs. 1 SVG um eine Generalklausel, eine *lex generalis*, die durch zahlreiche Sondernormen, *leges speciales*, konkretisiert wird, und dies auf Gesetzes- und auf Verordnungsstufe. Soweit die Generalklausel durch konkretisierendes Recht ergänzt wird, tritt ihre eigenständige Bedeutung in den Hintergrund; sie kann allenfalls ganz verdrängt werden.

Aus historischer Sicht gilt es zu bemerken, dass sich das Beherrschen des Fahrzeugs in Art. 31 Abs. 1 SVG von der alten Regel betreffend die Geschwindigkeit in Art. 25 MFG emanzipiert²⁹. Dabei wird aber nicht aufgezeigt, dass es sich um eine Generalklausel mit äusserst weitem Anwendungsbereich handelt.

²⁷ SCHAFFHAUSER, N 540 f.

²⁸ GIGER, S. 90.

²⁹ Vgl. die Botschaft des Bundesrates zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 24. Juni 1955, BBl 1955 II 32: "Die Regel über das Beherrschen des Fahrzeugs (Art. 30, Abs. 1) ist – im Gegensatz zu Artikel 25 des geltenden Gesetzes – von jener über die Geschwindigkeit losgelöst; denn sie kann nicht nur durch zu schnelles Fahren verletzt werden, sondern z.B. auch durch unsachgemässes Bedienen des Fahrzeugs wie Loslassen der Lenkung, Befahren von starken Gefällen im direkten Gang und dergleichen. Die Pflicht zum Beherrschen des Fahrzeugs besteht im Rahmen der allgemeinen Vorsichtspflichten: Was der Fahrzeugführer nicht voraussehen und nicht verhindern konnte, z.B. ein plötzliches Versagen der Lenkung, darf ihm nicht zur Last gelegt werden"; vgl. auch BUSSY/RUSCONI, N 2 zu Art. 31 SVG.

Auch die Rechtsprechung bedient sich generalklauselartiger Formulierungen bei der Anwendung von Art. 31 Abs. 1 SVG. Als Beispiel kann BGE 127 II 302 genannt werden³⁰, wo das Bundesgericht zu Art. 31 Abs. 1 SVG ausführt³¹:

³⁰ BGE 127 II 302, A. sowie E. 3: Ein Autolenker ist mit an die Verhältnisse angepasster Geschwindigkeit auf schneematschbedeckter Autobahn unterwegs, und tritt beim Anblick von zwei Polizeifahrzeugen unwillkürlich auf die Bremsen, so dass sein Fahrzeug ins Schleudern gerät. Es kommt zur Kollision mit den Streifenwagen und zum Führe-
rausweiszung. Das Bundesgericht hebt den Entscheid mit Hinweis auf das leichte Verschulden des Beschwerdeführers auf.

³¹ BGE 127 II 302, E. 3.c; vgl. bspw. auch Urteil BGer 6P.148/2004 vom 8. Februar 2005, E. 4.2: "Nach Art. 32 Abs. 1 SVG ist die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs stets den Umständen und insbesondere den Sichtverhältnissen anzupassen. Der Fahrzeuglenker darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke anhalten kann (Art. 4 Abs. 1 VRV). Dies gilt auch auf Autobahnen (vgl. Art. 43 Abs. 3 Satz 3 SVG i.V. mit Art. 36 VRV), insbesondere nachts beim Fahren mit Abblendlicht [...]. Nach der Rechtsprechung muss der Fahrzeuglenker auf Autobahnen nachts mit Hindernissen, namentlich mit unbeleuchteten und stehenden Fahrzeugen oder mit Verunfallten, etwa gestürzten Motorradfahrern, rechnen, die bewusstlos oder verletzt während kürzerer oder längerer Zeit auf der Fahrbahn liegen bleiben."; Urteil BGer 6P.61/2003 vom 26. Juni 2003, E. 3.2: "Das Unterbleiben eines Bremsmanövers und damit einer angemessenen Reaktion in einer erkannten Gefahrenlage stellt indessen offensichtlich ein Fehlverhalten dar. Dieses ist als Nichtbeherrschen des Fahrzeugs im Sinne von Art. 31 Abs. 1 SVG zu qualifizieren. Nach dieser Vorschrift muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Er muss mithin jederzeit in der Lage sein, auf die jeweils erforderliche Weise auf das Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig zu reagieren [...]. Wer in einer bestimmten Gefahrenlage falsch reagiert, beispielsweise auf mit Schneematsch bedeckter Fahrbahn brüsk bremst, sodass die Räder blockieren, beherrscht das Fahrzeug nicht [...]. Ebenso beherrscht das Fahrzeug nicht, wer bei erkanntem Fehlverhalten einer Fussgängerin nicht angemessen reagiert."; Urteil BGer 6A.40/2002 vom 6. September 2002; Urteil BGer 6A.1/2001 vom 7. Juni 2001, E. 3.c: "Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG hat der Lenker sein Fahrzeug ständig so zu beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Er muss jederzeit in der Lage sein, auf die jeweils erforderliche Weise auf das Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig zu reagieren. Er muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden (Art. 3 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung [...]). Das Mass der Aufmerksamkeit, das vom Fahrzeugführer verlangt wird, richtet sich nach den gesamten Umständen, namentlich der Verkehrsdichte, den örtlichen Verhältnissen, der Zeit, der Sicht und den voraussehbaren Gefahrenquellen. Wenn er sein Augenmerk im Wesentlichen auf bestimmte Stellen zu richten hat, kann ihm für andere eine geringere Aufmerksamkeit zugebilligt werden [...]."

"Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG hat der Lenker sein Fahrzeug ständig so zu beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Er muss jederzeit in der Lage sein, auf die jeweils erforderliche Weise auf das Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig zu reagieren. Er muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden [...]. Das Mass der Aufmerksamkeit, das vom Fahrzeuglenker verlangt wird, richtet sich nach den gesamten Umständen, namentlich der Verkehrsdichte, den örtlichen Verhältnissen, der Zeit, der Sicht und den voraussehbaren Gefahrenquellen. Wenn er sein Augenmerk im Wesentlichen auf bestimmte Stellen zu richten hat, kann ihm für andere eine geringere Aufmerksamkeit zugebilligt werden [...]."

4. Art. 32 SVG

Gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

Systematisch zeigt sich, dass Art. 32 Abs. 1 SVG insofern mit Art. 31 Abs. 1 SVG zusammenhängt, als dass sie beide Bestandteile des alten Art. 25 MFG waren. Da zum Beherrschen des Fahrzeugs gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG ganz besonders auch die Wahl der Geschwindigkeit angepasst an die jeweiligen Verhältnisse gehört, stellt Art. 32 Abs. 1 im Wesentlichen eine Konkretisierung von Art. 31 Abs. 1 SVG dar³².

Es ist wichtig zu beachten, dass die in Art. 32 Abs. 1 SVG geforderte Anpassung der Geschwindigkeit nicht nur als Anpassung an die Strassen- und Verkehrsverhältnisse verstanden werden darf, sondern generell an die herrschenden Umstände³³. Überschreitet ein Fahrzeugführer die geltende

³² Vgl. SCHAFFHAUSER, N 550 sowie N 572 f.; BUSSY/RUSCONI, N 1.1 zu Art. 32 SVG; GIGER, S. 95; BGE 103 Ib 39, E. 2.a.

³³ So beispielsweise in BGE 126 IV 91, E. 4.a.bb., welcher urteilt, dass ein Fahrzeugführer die Geschwindigkeit nachts auf der Autobahn den Sichtverhältnissen soweit anzupas-

Höchstgeschwindigkeit, verletzt er die Regel von Art. 27 SVG. Demgegenüber ist Art. 32 SVG nur betroffen, wenn die Geschwindigkeit zwar im Rahmen der Höchstgeschwindigkeit liegt, aber den Umständen nicht angepasst ist³⁴.

IV. Das Verhältnis der Generalklauseln zueinander

1. Die Verkehrsregeln

Die Verkehrsregeln stellen den Kern einer jeden Verkehrsordnung dar und dienen den unterschiedlichsten Interessen. Ihre wichtigste Aufgabe besteht darin, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sowie Dritter und den Schutz des Eigentums zu gewährleisten. Somit stellen sie ein Regelwerk dar, dessen Zweck es ist, das Führen von an sich gefährlichen Fahrzeugen soweit zu

sen hat, dass er sein Fahrzeug auf Sichtweite anhalten kann, ansonsten er Art. 32 Abs. 1 SVG verletzt.

³⁴ SCHAFFHAUSER, N 573 f.; vgl. in der Rechtsprechung zu Art. 32 Abs. 1 SVG bspw. Urteil BGer 6P.169/2004, 6S.443/2004 vom 9. März 2005 (ein Motorfahrzeuglenker befährt eine Autostrasse mit ca. 100 km/h; er verliert auf einem vereisten Fahrbahnabschnitt auf einer Brücke die Herrschaft über das Fahrzeug und kollidiert frontal mit einem korrekt entgegenkommenden Personenwagen), E.4.2: "Nach der Grundregel von Art. 26 Abs. 1 SVG muss sich jedermann im Verkehr so verhalten, dass andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet werden. Diese Vorschrift wird durch die einzelnen Verkehrsregeln konkretisiert. So sieht Art. 32 Abs. 1 SVG vor, dass die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen ist, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Art. 4 Abs. 2 VRV verdeutlicht, dass der Fahrzeugführer langsam zu fahren hat, wo die Strasse verschneit, vereist, mit nassem Laub oder mit Splitt bedeckt ist, besonders wenn Anhänger mitgeführt werden. Nach der Rechtsprechung zu Art. 4 Abs. 2 VRV ist der Fahrzeuglenker gehalten, Änderungen des Strassenzustands Rechnung zu tragen und seine Geschwindigkeit so stark zu reduzieren, dass er nicht ins Schleudern gerät. Bei welcher Geschwindigkeit er diesen Anforderungen genügt, lässt sich nicht in allgemeingültiger Form festlegen, sondern hängt von den konkreten Umständen ab, namentlich vom Zustand und der Führung der Strasse, der Verkehrsdichte sowie Besonderheiten des Fahrzeugs, seiner Beladung und Bereifung [...]. Bei Temperaturen um 0° ist auf feuchten Strassen nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung mit Glatteis zu rechnen [...]."

domestizieren, dass sich die Gefahren nicht in einer Schädigung verwirklichen³⁵.

Im SVG sind die Verkehrsregeln im dritten Titel (Art. 26 bis Art. 57c SVG) enthalten. Wie bereits erwähnt, steht den spezifischen Verkehrsregeln mit Art. 26 SVG eine Grundregel vor, und auch die anderen hier untersuchten Verkehrsregeln (Art. 29, 31 sowie 32 SVG) stehen unter der Marginalie "I. Allgemeine Fahrregeln". Somit sind diese Regeln Verhaltensregeln, die den Verkehrsteilnehmenden ein bestimmtes – sehr allgemein gefasstes – Verhalten im Verkehr vorschreiben. Sie kommen nur zur Anwendung, wenn keine Sondervorschriften bestehen, haben also subsidiären Charakter. Durch diese Konstruktion als allgemeine Verhaltensregeln mit subsidiärer Geltung werden sie zur Generalklausel. Das bedeutet, dass sie dort eigenständige Geltung haben, wo ein Sachverhalt vorliegt, der zwar von der Grundnorm erfasst, aber nicht in Einzelvorschriften konkretisiert wird. Gerade Art. 26 SVG dient zudem auch als Auslegungshilfe bei der Auslegung von ihn konkretisierenden Sondervorschriften.

Es ist einigermaßen erstaunlich, dass diesen unterschiedlichen Funktionen der Grundregeln eigentlich nirgendwo – weder im Rahmen der Gesetzgebung, noch in der Literatur und auch nicht in der Rechtsprechung³⁶ – besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Nachfolgend soll nun das Verhältnis und Zusammenspiel zwischen diesen Grundregeln respektive allgemeinen Verkehrsregeln untersucht und dabei aufgezeigt werden, inwiefern ihr Generalklauselcharakter zum Tragen kommt.

³⁵ SCHAFFHAUSER, N 402 f.

³⁶ Die Rechtsprechung ist natürlich nicht darauf angelegt, zu solchen Konzepten Stellung zu beziehen, da sie den Einzelfall entscheiden muss. Die Beschäftigung mit diesen grundsätzlichen Fragen ist denn auch, wie die Rechtsprechungsbeispiele zeigen, eher spärlich.

2. Verhältnis von Art. 31 Abs. 1 SVG zu Art. 26 Abs. 1 SVG

Zur Grundregel von Art. 26 Abs. 1 SVG³⁷ wurde bereits festgestellt, dass sie Generalklauselcharakter hat. Bei Art. 31 Abs. 1 SVG wird verlangt, dass der Führer das Fahrzeug ständig so beherrscht, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass Art. 31 Abs. 1 SVG als wichtige Bestimmung gilt, stellt doch das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs einen häufigen Grund für Unfälle dar³⁸.

Nun ist zunächst bemerkenswert, dass nicht verlangt wird, dass der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen müsse, dass er keinerlei Gefährdungen und Behinderungen bewirke. Darum müsste es ja eigentlich gehen. Der Führer muss "Herr der Maschine" bleiben, damit es zu keinen Unfällen und Gefährdungen kommt. Verlangt wird mit Art. 31 Abs. 1 SVG aber etwas anderes: Damit er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann, muss er das Fahrzeug ständig beherrschen³⁹.

Vom Wortlaut her wird damit eine Anforderung aufgestellt, die sich im Vorfeld dessen bewegt, worum es letztlich geht. Wenn der Führer das Fahrzeug nicht beherrscht, kann er seinen Vorsichtspflichten nicht nachkommen. Das Beherrschen des Fahrzeugs wird damit zu einer Voraussetzung der Beachtung der Vorsichtspflichten. Es kann also möglich sein, dass der Führer das Fahrzeug zwar beherrscht, aber seinen Vorsichtspflichten dennoch nicht nachkommt. Ein Beispiel dafür besteht etwa darin, dass der Führer unaufmerksam ist und einen den Fussgängerstreifen überquerenden Fussgänger anfährt. Es liegt nicht am 'Nichtbeherrschen' des Fahrzeugs, dass sich die Kollision ereignet, sondern an der Unaufmerksamkeit. Umgekehrt hat der Führer, der so schnell fährt, dass er den Fussgänger, auch wenn er ihn von weitem die Strasse betreten sieht, anfährt, sein Fahrzeug nicht be-

³⁷ Gemäss welchem sich im Strassenverkehr jeder so verhalten muss, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet; vgl. vorne III.1.

³⁸ Vgl. vorne III.3.

³⁹ Vgl. vorne III.3.

herrscht, weil er nicht mehr in der Lage ist – selbst bei genügender Aufmerksamkeit –, sein Fahrzeug rechtzeitig abzubremsen, oder aber der Lenker, der mit sehr hoher Geschwindigkeit auf eine Kurve zufährt und deshalb von der Strasse abkommt.

Daraus ergibt sich, dass nach der Konzeption von Art. 31 Abs. 1 SVG zunächst zwei Typen von Vorsichtspflichten ausgemacht werden können. Zum einen sind dies Vorsichtspflichten, die dazu dienen, dass der Fahrzeugführer "Herr der Maschine" bleibt, zum anderen Vorsichtspflichten, die der Fahrzeugführer zu beachten hat, wenn er "Herr der Maschine" bleibt.

Diese Konstruktion drängt sich vom Wortlaut von Art. 31 Abs. 1 SVG wohl auf. Die zweitgenannten Vorsichtspflichten sind jene, von denen Art. 31 Abs. 1 SVG spricht: "[...] damit er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann." Zu diesen Vorsichtspflichten gehört etwa die erforderliche Aufmerksamkeit. Unter die erstgenannten Vorsichtspflichten können beispielsweise die situationsangemessene Geschwindigkeit gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG subsumiert werden.

Damit fragt sich, was Art. 31 Abs. 1 SVG beinhaltet, das über Art. 26 Abs. 1 SVG hinausgeht. Wenn sich der Fahrzeugführer gemäss Art. 26 Abs. 1 SVG so verhalten muss, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet, heisst das doch nichts anderes, als dass er alle sicherheitsrelevanten Vorsichtspflichten (erst- und zweitgenannte) zu beachten hat. Es spielt unter Art. 26 Abs. 1 SVG überhaupt keine Rolle, um welche Vorsichtspflichten es sich handelt. Sowohl derjenige, der so schnell fährt, dass er auf eine Gefahr nicht mehr adäquat zu reagieren in er Lage ist, als auch derjenige, der so unaufmerksam ist, dass er die Gefahr gar nicht sieht, handelt Art. 26 Abs. 1 SVG zuwider.

Somit liegt in Art. 31 Abs. 1 SVG eine Generalklausel vor, die lediglich einen Teilgehalt dessen umfasst, was Art. 26 Abs. 1 SVG beansprucht. Im Verhältnis zu Art. 26 Abs. 1 SVG stellt Art. 31 Abs. 1 SVG mithin eine *lex specialis* dar, im Verhältnis zu den Sondervorschriften, die das 'Beherrschen der Maschine' betreffen, aber eine Generalklausel. Eine Generalklausel, die gleichzeitig eine *lex specialis* gegenüber einer anderen Generalklausel darstellt, ist

eine so besondere Konstruktion, dass sie einerseits besonders erklärungsbedürftig erscheint, andererseits aber unterschiedlichem Verdacht ausgesetzt ist.

Die Erklärung, wie es zu dieser Konstruktion kam, lässt sich leicht aus der Geschichte der Norm herleiten. Wie zuvor aufgezeigt, war die Vorschrift ehemals den besonderen Regeln über die Geschwindigkeit "vorgeschaltet" und hatte sich dann emanzipiert. Dabei wurde wohl der Zusammenhang mit und das Verhältnis zu Art. 26 Abs. 1 SVG aus den Augen verloren⁴⁰. Auch im deutschen Recht, dessen § 3 StVO⁴¹ der schweizerischen Regelung Pate stand, wurde nicht bezweckt, eine Generalklausel zu schaffen⁴². Durch die Emanzipation im schweizerischen Recht wurde letztlich eine Generalklausel geschaffen, die juristisch unnötig ist, da sie im Vergleich zu Art. 26 Abs. 1 SVG keine zusätzliche Aufgabe zu erfüllen vermag.

⁴⁰ Die Bemerkung GIGERS, S. 90 (vgl. vorne III.3), dass mit der heutigen Formulierung von Art. 31 Abs. 1 SVG der Versuchung entgegengetreten werde, allein schon im Zustandekommen eines Unfalls einen schlüssigen Nachweis für ein Nichtbeherrschen des Fahrzeugs zu sehen, ist keineswegs überzeugend. Sein weiterer Hinweis, diese Bestimmung stehe in direktem Zusammenhang mit dem in Art. 26 SVG verankerten Vertrauensgrundsatz, erklärt eben gerade nicht, wie dieser Zusammenhang beschaffen ist. Auch die von ihm dort angeführte Judikatur sagt dazu gar nichts aus. Aus ihr geht lediglich hervor, dass nicht schon die Tatsache eines Zusammenpralls eine Verletzung von Art. 31 Abs. 1 SVG nachweist.

⁴¹ § 3 (Geschwindigkeit) lautet: "Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht. Er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen [...]."

⁴² So schreiben JANISZEWSKI/JAGOW/BURMANN, N 1 f. zu § 3 StVO: "§ 3 behandelt die Grenzen der zulässigen Geschwindigkeit nach oben, in II auch nach unten. Er bringt in I, der für alle Fahrzeugführer, also – wie II a – auch für Radfahrer gilt, nach einer allgemeinen Formel die wichtigsten Regeln über die einzuhaltende Geschwindigkeit, die für bestimmte Bereiche in III und IV konkretisiert wird [...]. Die Geschwindigkeitsregeln in I sind *abstrakte Gefährdungstatbestände* [...]." Das deutsche Recht hat damit diesen 'Beherrschenstatbestand' nicht von den Geschwindigkeitsvorschriften emanzipiert und damit keine neue, übergreifende Anwendung erheischende Generalklausel geschaffen.

3. Verhältnis von Art. 32 Abs. 1 SVG zu Art. 31 Abs. 1 SVG und zu Art. 26 Abs. 1 SVG

Bereits die Ausführungen in III.4. zeigen auf, dass Art. 32 Abs. 1 SVG eine Konkretisierung von Art. 31 Abs. 1 SVG – der ja ursprünglich eine geschwindigkeitsbezogene Funktion hatte⁴³ – darstellt. Im Weiteren wird teilweise vermerkt⁴⁴, dass es auch in Art. 32 Abs. 1 SVG nicht zwei Sätze bräuchte, um das Eine zu vermitteln, dass nämlich bei der Wahl der Geschwindigkeit stets den gesamten Umständen Rechnung zu tragen sei.

Wir haben damit unbestimmte Rechtsbegriffe vorliegen, die in Bezug auf die Geschwindigkeit die in der Generalklausel von Art. 31 Abs. 1 SVG enthaltenen Anforderungen an die Beherrschung des Fahrzeugs konkretisieren (die wie gesehen ihrerseits wieder eine Konkretisierung der Generalklausel von Art. 26 Abs. 1 SVG darstellt). Von der Konstruktion her ist zu vermerken, dass Art. 32 Abs. 1 SVG wohl nicht die gleichen Schwierigkeiten bietet wie Art. 31 Abs. 1 SVG (wo unterschieden zu werden braucht zwischen Vorsichtspflichten betreffend das Beherrschen des Fahrzeugs und die Vorsichtspflichten, wie sie in Art. 31 Abs. 1 SVG genannt werden)⁴⁵. Das Gebot von Art. 32 Abs. 1 SVG, die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, dürfte sich direkt darauf beziehen, dass damit eine Verletzung/Gefährdung vermieden werden soll.

Aus der 'Sicht von oben', vom Allgemeinen zum Besonderen, ergibt sich somit die Reihenfolge Art. 26 Abs. 1 SVG als Generalklausel, gefolgt von Art. 31 Abs. 1 SVG wiederum als Generalklausel, gefolgt von Art. 32 Abs. 1 SVG als Norm mit unbestimmten Rechtsbegriffen. Auch das signalisiert eine Überregulierung, die rechtlich unnötig und verwirrt ist.

⁴³ Vgl. vorne III.3.

⁴⁴ So BUSSY/RUSCONI, N 1.2 zu SVG 32.

⁴⁵ Vgl. dazu IV.2.

4. Verhältnis von Art. 29 SVG zu Art. 26 Abs. 1 SVG

Der Terminus "Betriebssicherheit" gemäss Art. 29 SVG stellt keine Generalklausel, sondern vielmehr einen unbestimmten Rechtsbegriff dar. Das Gleiche gilt für den Begriff der Vorschriftsgemässheit.

Die Generalklausel von Art. 26 Abs. 1 SVG wird hier somit durch unbestimmte Rechtsbegriffe konkretisiert. Während sich der Begriff der Betriebssicherheit auf den Gehalt von Art. 26 Abs. 1 SVG beschränkt, geht der Begriff der Vorschriftsgemässheit offensichtlich darüber hinaus; längst nicht alle Vorschriften über die Ausgestaltung der Fahrzeuge dienen der Verkehrssicherheit⁴⁶.

Interessant ist dabei auch der zweite Satz von Art. 29 SVG: "Sie [sc. die Fahrzeuge] müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden." Damit werden einmal Anforderungen an die Beschaffenheit des Fahrzeugs gestellt. Dabei fragt sich, ob bezüglich dieser Anforderungen nicht doch eine Generalklausel vorliegt. Der Fahrzeugführer hat sich grundsätzlich zu fragen, welchen Anforderungen sein Fahrzeug zu genügen hat. Versteht man dies einigermassen streng, hat er dabei die zwei folgenden Überlegungen anzustellen. Zum einen muss er sich überlegen, welche Anforderungen bereits im geltenden Recht bestehen. Dazu hat er sich den Inhalt der VTS bzw. der TAFV 1, 2 oder 3 zu vergegenwärtigen, dazu natürlich auch der gesamten EU-Richtlinien, der EU-Verordnungen, der ECE-Reglemente sowie der OECD-Normen, auf die im schweizerischen Recht verwiesen wird⁴⁷. Zum anderen muss er sich die Frage stellen, ob es zusätzliche Möglichkeiten gibt, das Fahrzeug auszurüsten, die dem Zweck der Bestimmung dienen und ihn allenfalls vor einer Strafe wegen Nichtbeachtung von Art. 29 SVG schützen. Dazu braucht er sich wohl über alles technisch Mögliche zu erkundigen, um

⁴⁶ Vgl. dazu bspw. vorne bei FN 22.

⁴⁷ Nur schon die Aufzählung dieser Regelwerke einschliesslich ihrer Änderungen nimmt in Anhang 2 zur VTS über sechzig Seiten in Anspruch.

dann abzuwägen, was von ihm – über die VTS usw. hinaus – allenfalls an Ausrüstung des Fahrzeugs gefordert werden könnte.

Die vorstehenden Ausführungen mögen vielleicht den Anschein erwecken, dass hier die Darstellung der Anforderungen, die das Gesetz an den Fahrzeugführer stellt, leicht ironisierend erfolgten. Es ist in der Tat wohl so, dass es – rechtstatsächlich gesprochen – niemandem einfallen wird, sich über die Fahrzeugausrüstung in diesem Sinne Gedanken zu machen. Wir wissen zwar vielleicht, dass wir an Personenwagen wie auch an Lastwagen Spiegel anbringen können, die zusätzliche Funktionen zu erfüllen vermögen (vorab Behebung von sichttoten Winkeln), die das geltende Recht so nicht verlangt. Wir wissen ebenso, dass es technisch vielleicht möglich ist, an jedem Personenwagen eine Rückfahrkamera anzubringen; auch damit werden bestehende Risiken minimiert. Aber niemandem wird es je einfallen, solche Möglichkeiten mit den Anforderungen des Gesetzes, wie sie in SVG 29 formuliert sind, in Verbindung zu bringen. Wir haben ja die Tausenden von Vorschriften eben gerade deshalb, damit allen wichtigen Anforderungen an die 'Beschaffenheit' des Fahrzeugs Genüge getan wird.

Somit liegt mit Art. 29 Satz 2 SVG eine Generalklausel vor. Damit würde die Generalklausel in Art. 26 Abs. 1 SVG durch eine Generalklausel in Art. 29 Satz 2 SVG "ergänzt".

Des Weiteren werden in Art. 29 Satz 2 SVG Anforderungen an den Unterhalt gestellt. Diese sind wohl leichter zu fassen als die Anforderungen an die Beschaffenheit. Die Einrichtungen, die vorhanden sind, sollen in einem Zustand erhalten bleiben, der einen sicheren Gebrauch des Fahrzeugs ermöglicht. Dazu gehört beispielsweise, die Scheiben und Aussenspiegel von Eis und Schnee so zu befreien, dass die Sicht nicht beeinträchtigt wird⁴⁸.

Schliesslich fällt auf, dass in Art. 29 Satz 2 SVG nicht einfach verlangt wird, die Fahrzeuge müssten so beschaffen und unterhalten sein, dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strasse

⁴⁸ Vgl. dazu den Bundesgerichtsentscheid bei FN 24.

nicht beschädigt werde. Es wird zunächst verlangt, dass die Beschaffenheit und der Unterhalt es erlauben sollen, die Verkehrsregeln zu befolgen. Wir treffen hier wieder eine vergleichbare Situation an, wie wir sie bei SVG 31 I gesehen haben⁴⁹. Es liegt gewissermassen eine Verdoppelung der Pflichten vor. Da die Einhaltung der Verkehrsregeln ganz überwiegend einem gefahrlosen Verkehr dient, würde es genügen, diesen als Grund für die Anforderungen an die Beschaffenheit und den Unterhalt zu nennen, womit sich wiederum die Frage stellt, ob eine solche Bestimmung überhaupt erforderlich ist⁵⁰.

V. Dienen Generalklauseln der Verkehrssicherheit?

1. Bewertung der Generalklauseln des SVG aus Sicht der Methodenlehre

In Kapitel II.1 wurde die Funktionsweise der Generalklauseln behandelt. Gemäss KRAMER erfüllen die Generalklauseln dabei insbesondere die drei Funktionen der Delegation, der Rezeption sowie der Rechtsfortbildung⁵¹. Im Zusammenhang mit den soeben erläuterten Verhältnissen zwischen den Generalklauseln des SVG sind diese Funktionen von Interesse, weil sie ge-

⁴⁹ Vgl. vorne IV.2.

⁵⁰ Hier sei noch darauf hingewiesen, dass auch die deutsche StVO keine vergleichbare Bestimmung kennt, wie sie Art. 29 SVG enthält. Die zahllosen Bestimmungen über Bau, Ausrüstung und auch Unterhalt der Fahrzeuge genügt dieser Rechtsordnung offenbar. Das Fehlen einer Art. 29 SVG vergleichbaren Regelung deutet darauf hin, dass im deutschen Recht das, was wir allenfalls aus Art. 29 SVG ableiten, aus der Grundregel von § 1 II hergeleitet wird. § 1 II lautet: "Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird". Gemäss JANISZEWSKI/JAGOW/BURMANN, N 2 ff. zu § 1 StVO, enthält § 1 II die Rechtsgrundlage für ein Einschreiten in allen nicht im einzelnen geregelten Fällen und ist als Grundregel unentbehrlich, da "die Erfassung der vielfältigen Lebensverhältnisse, sowie die laufende Fortbildung des StrassenverkehrsR u seine Anpassung an die immer neuen technischen Gegebenheiten [...] nur mit Hilfe dieser Generalklausel möglich [sind], die als subsidiärer Auffang-TB fungiert, wenn die Spezialvorschriften der §§ 2ff keine Regelung enthalten [...]."

⁵¹ Vgl. vorne II.1 sowie KRAMER, S. 62 ff.

rade auch aufzeigen, welche Funktionen die hier in Frage stehenden Generalklauseln und unbestimmten Rechtsbegriffe nicht haben.

Sie haben einmal keine Delegationsfunktion in dem Sinne, dass klare Weichenstellungen auf der Ebene des Gesetzes nicht getroffen und an den Rechtsanwender delegiert werden. Es ist ja vielmehr so, dass die hier in Frage stehenden Generalklauseln und unbestimmten Rechtsbegriffe auf Verordnungsstufe in ganz ausuferndem Masse konkretisiert werden (damit liegt ein Phänomen vor, das den im Privatrecht beheimateten Methodenlehrern weitestgehend fremd ist).

Sie haben auch keine Rezeptionsfunktion. Es werden nicht – wie bei den dem Privatrecht entnommenen Beispielen (gute Sitten, Treu und Glauben) – gesellschaftliche Basiswertungen in den Rechtsanwendungsprozess eingebunden. Was noch zur Betriebssicherheit oder zur Vorschriftsgemässheit im Zusammenhang mit dem nicht gefährdenden Führen eines Motorfahrzeugs gehört, lässt sich nicht aus einem gesellschaftlichen Wertungshorizont ableiten.

Sie verfügen ebenfalls über keine Rechtsfortbildungsfunktion: Es geht nicht um eine flexible Norm, die die kontinuierliche interpretatorische Anpassung des Rechts an den gesellschaftlichen Wertewandel ohne Eingreifen der rechtsetzenden Organe gewährleisten will.

Damit lässt sich zunächst feststellen, dass Generalklauseln und unbestimmte Rechtsbegriffe gänzlich unterschiedliche Funktionen erfüllen können – in dieser Klarheit erscheint das Thema, wie das Beispiel von KRAMERS Ausführungen zeigt, selbst in methodenorientierten Abhandlungen selten⁵².

⁵² Hinzuweisen ist noch darauf, dass sich KRAMER später (S. 240 ff.) mit der Konkretisierung von Generalklauseln beschäftigt, dabei jedoch nur die *richterliche* Konkretisierung 'anpeilt'. Ganz ähnlich z.B. HANS-MARTIN PAWLOWSKI, S. 105 ff., welcher seine Ausführungen zur rechtstheoretischen Präzisierung von Generalklauseln am Beispiel des entgangenen Gewinns aus Dirnenverträgen [Sittenwidrigkeit?] abhandelt; ebenso KARL LARENZ, S. 276 ff.

2. Dienen Generalklauseln und unbestimmte Rechtsbegriffe des SVG in ihrer Funktion der Verkehrssicherheit?

Nach dem gerade Gehörten wird es offensichtlich, dass die hier interessierenden Generalklauseln bzw. unbestimmten Rechtsbegriffe Funktionen erfüllen sollen, die sich klar von denjenigen unterscheiden lassen, die üblicherweise als Standardbeispiele in der juristischen Methodenlehre abgehandelt werden.

Es stellt sich nun die Frage, ob diese Generalklauseln und unbestimmten Rechtsbegriffe in ihrer – noch zu erläuternden – Funktion der Verkehrssicherheit dienen, so wie diese zu Beginn des Beitrags umgrenzt wurde. Wie gesehen sind in diesem Zusammenhang für die Umgrenzung auf der einen Seite sowie die Bewertung der Generalklauseln und unbestimmten Rechtsbegriffe auf der anderen Seite insbesondere die Art. 26 Abs. 1 SVG und Art. 29 SVG von Bedeutung. Art. 26 Abs. 1 SVG ist dies, da es sich um die Grundregel im Sinne einer subsidiären Auffangregel handelt, welche zwar in der Regel im Zusammenhang mit Sondervorschriften zur Anwendung kommt, aber doch auch einen eigenständigen Gehalt aufweist. Die Bedeutung von Art. 29 Abs. 1 SVG ergibt sich aus seiner zentralen Bedeutung als Bestimmung, welche – durch die Betriebssicherheit, die Vorschriftsgemässheit sowie eine Beschaffenheit, welche die Befolgung der Verkehrsregeln zulässt und Personen im Strassenverkehr nicht gefährdet – die Einhaltung der Verkehrssicherheit fordert. Weniger gross ist wie gesehen die Bedeutung der Art. 31 Abs. 1 und 32 Abs. 1 SVG betreffend die Beherrschung des Fahrzeugs und die Geschwindigkeit, da sie, was ihr Gehalt als Generalklauseln betrifft, gewissermassen in der Grundregel von Art. 26 Abs. 1 SVG aufgehen.

Somit kann die Frage nun spezifischer gestellt werden. Sie lautet dahingehend, ob insbesondere Art. 26 Abs. 1 und Art. 29 SVG der Verkehrssicherheit im zu Beginn des Beitrags definierten Sinne dienen, mit der Folge, dass man für eine der Komponenten der Verkehrssicherheit (bspw. die Betriebssicherheit) direkt eine Verpflichtung des Verkehrsteilnehmers ableiten könn-

te und eine Verletzung der Generalklausel eine Sanktion gemäss Art. 93 SVG nach sich zöge.

Zur Beantwortung dieser Frage und zur Bestimmung der Funktion der Generalklauseln gemäss SVG soll kurz zum historischen Kontext zurückgekehrt werden, in welchem die fraglichen Normen entstanden sind. Das SVG löste das MFG vom 15. März 1932 ab. Das MFG selbst umfasste 72 Artikel. Zum MFG wurde am 25. November 1932 eine Vollziehungsverordnung mit 85 Artikeln sowie eine Verordnung über die Strassensignalisation mit 20 Artikeln erlassen⁵³. Angesichts dieser Situation mit rudimentärster Regelung ist es offensichtlich, dass es verschiedener offener und unbestimmter Regelungen bedurfte (also Generalklauseln und unbestimmte Rechtsbegriffe), um das aufzufangen, was im Gesetz und Verordnungsrecht nicht erfasst wurde⁵⁴.

Gegenüber dem MFG erliess der Gesetzgeber des SVG eine ganze Reihe von in Generalklauseln bzw. in unbestimmte Rechtsbegriffe geformten Verhaltensanweisungen an den Halter bzw. Führer eines Motorfahrzeugs⁵⁵.

⁵³ Zum Gesamtbestand des geltenden Rechts im Bereich Strassenverkehr bis 1947 vgl. die Bereinigte Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen 1848-1947, Band 1, Bern 1951, S. 595 ff.

⁵⁴ So äusserten sich bereits STREBEL/HUBER, N 8 zu Art. 7 MFG: "Soweit nur Vorschriften allgemeiner Natur aufgestellt sind, darf und muss in deren Rahmen all das verlangt werden, was geeignet ist, die mit dem Kraftfahrzeugverkehr (für die Insassen des Autos und die Umwelt) verbundenen Gefahren ernstlich zu verringern. Was im einzelnen Falle gefordert werden soll, hängt in erster Linie von der praktischen Wirksamkeit der betreffenden Ausrüstung, sodann aber auch von deren Kostspieligkeit ab: Wo eine Vorrichtung geeignet ist, eine ernstliche Gefahr wesentlich zu verringern, darf eine grössere Aufwendung zugemutet werden, als da, wo die Gefahr an sich oder im Hinblick auf die besondere Art des Fahrzeuges eine geringe, oder die Wirksamkeit der in Frage stehenden Vorrichtung nur eine unbedeutende ist. Massgebend ist der jeweilige Stand der Technik."

⁵⁵ Das SVG als Ganzes ist, Art. 12 ausgenommen, am 1. Januar 1963 in Kraft getreten. Gleichzeitig trat die VRV vom 13. November 1962 in Kraft. VRV 99, mit dem auf den 1. Januar 1962 das MFG sowie alle Verkehrsregeln des bisherigen Rechts aufgehoben wurden, sah in Abs. 4 aber vor: "Die Verordnungen und Beschlüsse, die der Bundesrat in Ausführung des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr erlassen hat, bleiben, mit Ausnahme der darin enthaltenen Verkehrsre-

Diese Übersicht über die Chronologie der Gesetzgebung und seiner Ausführungsvorschriften zeigt auf, dass der Gesetzgeber des SVG von 1958 noch keine Vorstellungen darüber hatte, was im Gefolge des SVG – im Laufe der kommenden 10 bis 15 Jahre – an Ausführungserlassen in die Welt gesetzt würde⁵⁶. Während Jahren nach Inkrafttreten des SVG galt ein Teil der Verordnung zum MFG weiter. Der damalige Gesetzgeber lebte damit gewissermassen noch in der Regelungsdichte des alten Rechts, wohl wissend, dass das neue Recht umfangreicher sein, aber keine Vorstellung davon habend, wie dicht es schliesslich ausfallen würde. Dies zeigt auf, dass wir im Jahre 2007 auch bezüglich der "Reife" des hier interessierenden Verordnungsrechts in einer Welt leben, die mit derjenigen zum Zeitpunkt der Verabschiedung des SVG rein gar nichts mehr zu tun hat.

Aus heutiger Sicht scheint es somit klar, dass direkt aus den genannten Generalklauseln kaum etwas über die konkretisierenden Sondervorschriften

geln, bis auf weiteres in Kraft, soweit sie dem SVG oder dessen Ausführungsvorschriften nicht widersprechen (...)." Am 1. August 1963 trat die Verordnung über die Strassensignalisation (vom 31. Mai 1963) in Kraft, am 1. Oktober 1969 die BAV (die Vorgängerin der heutigen VTS), am 27. Oktober 1976 die VZV. In der Zwischenzeit hat der Bundesrat in einer grösseren Zahl von Bundesratsbeschlüssen einzelne Fragen geregelt. Das Parlament seinerseits hat die Schlussabstimmung über das SVG am 19. Dezember 1958 durchgeführt. Im Laufe der Jahre und Jahrzehnte ist das Verordnungsrecht immer mehr ausgebaut worden. Die Anforderungen an die Fahrzeuge sind im Gefolge der ständig wachsenden technischen Reife, des andauernd zunehmenden Verkehrs und der stetig wachsenden Verkehrsleistungen immer mehr gestiegen. Die am 1. Oktober 1969 in Kraft getretene Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (BAV) war zahlreichen Änderungen unterworfen worden, bis sie am 1.10.1995 von der Verordnung vom 19.6.1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) abgelöst wurde. Auf den gleichen Zeitpunkt sind die Verordnung vom 19.6.1995 über technische Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (TAFV 1), die Verordnung mit gleichem Datum über technische Anforderungen an landwirtschaftliche Traktoren und deren Anhänger (TAFV 2) sowie die Verordnung mit gleichem Datum über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) in Kraft getreten. Am 1.10.1998 ist im Weiteren die Verordnung vom 2.9.1998 über technische Anforderungen an Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge (TAFV 3) in Kraft getreten. Die VTS hat seit ihrem Inkrafttreten vor gut 10 Jahren bereits mehr als 25 Teilrevisionen erfahren; einige davon waren sehr umfangreich, andere marginal.

⁵⁶ Geschweige denn davon, was in der Folgezeit alles an Verordnungsrecht dazugekommen ist und abgeändert wurde.

Hinausgehendes verlangt werden kann. In der Literatur wird zwar beispielsweise betont, dass im Rahmen der weit verstandenen Verkehrssicherheit Umfassenderes verlangt werden könne als unter dem engeren Begriff der Betriebssicherheit⁵⁷. Doch zeigt sich dabei, dass die dort angeführten Beispiele ohne weiteres unter das heute geltende Verordnungsrecht fallen⁵⁸.

Insgesamt lässt die Literatur nicht erkennen, dass sich aus dem Erfordernis der 'Betriebssicherheit' irgendwelche Pflichten zum Einbau weiterer, im geltenden Recht nicht verlangter 'Technik' ergeben könnten. Die Unbestimmtheit der Aussagen ist wohl viel eher darauf zurückzuführen, dass – richtigerweise – manch sehr Selbstverständliches im geltenden Recht nicht ausdrücklich verlangt wird (wie das Beispiel der Räder, die befestigt sein

⁵⁷ So führt GIGER, S. 83, aus: "Fahrzeuge müssen aber nicht nur die ordnungsgemäss unterhaltene vorgeschriebene technische Minimalausrüstung aufweisen, sondern – darüber hinaus – auch sonst in jeder Beziehung betriebssicher sein. 'Betriebssicherheit' ist nicht nur im engern, technischen Sinne, sondern in weiterer, auch die 'Verkehrssicherheit' umfassender Bedeutung zu verstehen (so schon BGE 78 I 102, Prax. 1952 No. 123). Was alles dazu gehört, kann unmöglich abschliessend beschrieben werden. Räder müssen selbstverständlich so befestigt sein, dass sie sich während der Fahrt nicht lösen. Fahrzeigtüren, die sich in Kurven von selbst öffnen, entsprechen den Anforderungen der Betriebssicherheit ebenso wenig wie Bodenteppiche, die sich verschieben und dadurch den Führer in der Bedienung der Pedale behindern." Gemäss SCHAFFHAUSER, N 473, deckt sich der Begriff der Verkehrssicherheit gemäss Art. 11 Abs. 1 SVG weitgehend mit dem Begriff der Betriebssicherheit in Art. 29 SVG.

⁵⁸ Zum ersten Beispiel (Räder) ist zu vermerken, dass es sich wohl um eine selbstverständliche Anforderung handelt, dass vorgeschriebene Bestandteile eines Fahrzeugs so eingesetzt werden, dass sie ihren Dienst erfüllen (auch eine Bremsanlage darf nicht einfach 'im Fahrzeug mitgeführt' werden, sondern muss zweckentsprechend eingebaut – und befestigt – sein). Beim zweiten Beispiel (Türen) übersieht der Autor, dass VTS 71 I verlangt, dass Türen gegen ungewolltes Öffnen zu sichern sind. Damit handelt es sich offensichtlich um ein Erfordernis, das unter dem Titel 'Vorschriftsgemässheit' und nicht einer davon unterscheidbaren 'Betriebssicherheit' abzuhandeln ist. Beim dritten Beispiel (Bodenteppich) geht es um die Frage, wie ein nicht erforderliches Zubehör eingesetzt zu werden hat, damit der Fahrzeugführer nicht behindert wird. Damit wird offensichtlich, dass es sich bei keinem der drei – sicherlich wohlbedacht ausgewählten – Beispiele um etwas handelt, was der Fahrzeugführer an zusätzlichen – über die Anforderungen des geltenden Rechts hinausgehenden – Sicherungseinrichtungen am Fahrzeug anzubringen hätte, was nicht bereits durch das geltende Recht verlangt würde.

müssen, zeigt), das unter den Begriff der Betriebssicherheit subsumiert werden kann.

Angesichts der grossen Dichte an Detailregelungen im heutigen Verordnungsrecht in Einzelbereichen – die zudem immer wieder durch Teilrevisionen zunächst der BAV und anschliessend der VTS ergänzt wurden – wird es kaum mehr nachvollziehbar, dass von den Fahrzeugführern aufgrund der Generalklauseln in Art. 26 Abs. 1 oder 29 SVG etwas darüber Hinausgehendes verlangt werden könnte. Der unbestimmte Rechtsbegriff der Betriebssicherheit von Art. 29 SVG verliert in einem solchen Umfeld geregelter Themen den Anspruch, direkt etwas weiteres und anderes verlangen zu können.

Sollten sich in der heutigen Zeit betreffend die Verkehrssicherheit neue Anforderungen an die Fahrzeuge ergeben, wäre somit der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber gefordert, eine neue Regelung zu setzen, und nicht die Gerichte, den Weg über die Generalklauseln zu beschreiten. Denn wenn in einem Bereich wie dem hier vorliegenden für all die potentiell Betroffenen Klarheit geschaffen werden soll über das von ihnen neu erwartete Verhalten, dürfte eine plötzlich einsetzende 'Neuinterpretation' eines alten unbestimmten Rechtsbegriffs durch die rechtsanwendenden Organe ein untauglicher Weg sein. Die elementaren rechtsstaatlichen Anforderungen der Rechtssicherheit, der Vorhersehbarkeit und damit der Planbarkeit wie auch der ausreichenden Bestimmtheit gebieten es, dass sich die rechtsetzenden Organe bemühen, die einzuhaltenden Eckwerte festzulegen, an denen Verhaltenserwartungen festgemacht werden können, und das über die Rechtsetzung.

Literaturverzeichnis

- ARZT GUNTHER, Einführung in die Rechtswissenschaft, 2. Auflage, Basel 1996.
- BUSSY ANDRÉ/RUSCONI BAPTISTE, Code suisse de la circulation routière, 3^{ième} édition, Lausanne 1996.
- FORSTMOSER PETER, Einführung in das Recht, 3. Auflage, Bern 2003.
- GIGER HANS, SVG Kommentar, 6. Auflage, Zürich 2002.
- HÄFELIN ULRICH/MÜLLER GEORG/UHLMANN FELIX, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Auflage, Zürich 2006.
- JANISZEWSKI HORST/JAGOW JOACHIM/BURMANN MICHAEL, Strassenverkehrs-Ordnung, 16. Auflage, München 2000.
- KRAMER ERNST A., Juristische Methodenlehre, 2. Auflage, Bern 2005.
- LARENZ KARL, Methodenlehre der Rechtswissenschaft, 5. Auflage, Berlin 1983.
- NOLL PETER, Gesetzgebungslehre, Hamburg 1973.
- PAWLOWSKI HANS-MARTIN, Methodenlehre für Juristen. Theorie der Norm und des Gesetzes, 3. Auflage, Heidelberg 1999.
- RITTER WERNER, Das Erfordernis der genügenden Bestimmtheit – dargestellt am Beispiel des Polizeirechts, Dissertation St. Gallen, Zürich 1994.
- SCHAFFHAUSER RENÉ, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts. Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Auflage, Bern 2002.
- STEINMANN GEROLD, Unbestimmtheit verwaltungsrechtlicher Normen aus der Sicht von Vollzug und Rechtsetzung, Dissertation Bern, Bern 1982.
- STREBEL J./HUBER H., Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, Zürich 1933.
- VALLENDER KLAUS, Unbestimmter Rechtsbegriff und Ermessen, in: Aubert Jean-François/Bois Philippe (éd.), Mélanges André Grisel, Neuchâtel 1983.

Stichwörter

Anpassen der Geschwindigkeit

Beherrschen des Fahrzeugs

Betriebssicherheit

Generalklausel

Strassenverkehrsrecht

SVG

Verkehrssicherheit

Vorschriftgemässer Zustand