



Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit nach einem Verkehrsunfall

EMANUEL COHEN*

Frage

Wann muss ein unfallverursachender Fahrzeuglenker mit der Anordnung einer Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit gemäss Art. 91a SVG rechnen?

Antwort

Ein unfallverursachender Fahrzeuglenker muss grundsätzlich immer mit der Anordnung einer Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit rechnen, solange nicht die objektiv äusseren Umstände den Unfallhergang eindeutig erklären und er zudem nicht einschlägig vorbestraft ist.

Question

Quand un conducteur qui a causé un accident doit-il s'attendre à ce qu'une mesure visant à constater l'incapacité de conduire conformément à l'art. 91a LCR soit ordonnée ?

Réponse

En principe, un conducteur qui a causé un accident doit toujours s'attendre à ce qu'une mesure de constatation de l'incapacité de conduire soit ordonnée, aussi longtemps que les circonstances objectives externes n'expliquent pas clairement la cause de l'accident et qu'il ne s'agit pas d'une récidive.

I. Sachverhalt

Ein Fahrzeuglenker verursacht auf einer öffentlichen Strasse einen Unfall, wodurch zumindest ein Sachschaden bei einem Dritten eingetreten ist oder die Möglichkeit bzw. die Gefahr eines solchen entsteht.¹ Ohne sofort seinen Pflichten gemäss Art. 51 SVG² nachzukommen, spricht die Polizei oder den Geschädigten zu verständigen, entfernt sich der Fahrzeuglenker daraufhin von der Unfallstelle. Dabei stellt sich die Frage, ob sich der Fahrzeuglenker einer Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit gemäss Art. 91a SVG strafbar gemacht hat.

II. Diskussion

A. Ausgangslage

Gemäss Art. 91a Abs. 1 SVG wird bestraft, wer sich als Motorfahrzeugführer vorsätzlich einer Blutprobe, einer Atemalkoholprobe oder einer anderen Voruntersuchung, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung gerechnet werden musste, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt, entzogen oder den Zweck dieser

Massnahmen vereitelt hat.³ Damit soll verhindert werden, «dass der korrekt sich einer solchen Massnahme unterziehende Führer schlechter wegkommt als derjenige, der sich ihr entzieht oder sie sonst wie vereitelt».⁴

Von Art. 91a SVG werden somit drei Verhaltensweisen erfasst: der aktive Widerstand gegen eine angeordnete Massnahme, die Zweckvereitelung einer Massnahme oder das Sich-Entziehen vor einer Kontrolle.⁵ Vorliegend interessiert die letzte Variante und dabei nur diejenigen Verhaltensweisen, welche durch Unterlassung begangen werden.⁶ Der unfallverursachende Motorfahrzeugführer unterlässt es, einen Unfall zu melden, obwohl er dazu nach Art. 51 SVG verpflichtet wäre. Nach dieser Norm müssen bei einem Unfall mit Personenschäden alle Beteiligten die Polizei benachrichtigen. Bei Unfällen, bei welchen nur Sachschaden entstanden ist, muss der Schädiger entweder sofort den Geschädigten oder die Polizei benachrichtigen. Kommt der Fahrzeugführer diesen Pflichten nicht nach, macht er sich zunächst der Führerflucht gemäss Art. 92 SVG strafbar. Darüber hinaus macht er sich aber auch gemäss Art. 91a SVG strafbar, wenn er

* EMANUEL COHEN, Dr. iur., Rechtsanwalt, Advokatur Cohen, Zürich.

¹ Vgl. dazu etwa BGer, 6S.431/2004, 4.7.2005, E. 1, vgl. insbesondere Art. 54 VRV.

² Weitere Verhaltenspflichten finden sich in der VRV, vgl. dazu PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. A., Zürich/St. Gallen 2015, Art. 91a SVG N 9 ff.

³ Dieselbe Bestimmung findet sich ebenfalls in Art. 41a des Binnenschiffahrtsgesetzes für Schiffführer.

⁴ BGer, 6B_229/2012, 5.11.2012, E. 2; BGE 117 IV 297 E. 2a; 126 IV 53 E. 2d; vgl. auch Botschaft vom 27. August 1986 über die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, BBl 1986 III 209 ff., 221.

⁵ Vgl. dazu auch WEISSENBERGER (FN 2), Art. 91a SVG N 4.

⁶ Durch aktives Handeln kann der Tatbestand beispielsweise erfüllen, wer ein polizeiliches Haltezeichen nicht beachtet, vgl. etwa BGer, 6B_303/2017, 16.11.2017.

mit einer Anordnung einer entsprechenden Untersuchung hätte rechnen müssen.⁷

Mithin stellt sich demnach die Frage, wann ein unfallverursachender Motorfahrzeugführer mit einer solchen Anordnung zu rechnen hat. Insbesondere wenn durch den Unfall nur Sachschaden bei einem Dritten verursacht wurde, kann dies für den Lenker einschneidende Folgen haben: Neben dem als Übertretung ausgestalteten Delikt der Führerflucht gemäss Art. 92 Abs. 1 SVG macht er sich zugleich der Vereitelung einer Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit gemäss Art. 91a Abs. 1 SVG strafbar, was als Vergehen nicht nur zwingend zu einem Strafregistereintrag führt,⁸ sondern auch gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. d i.V.m. Abs. 2 SVG einen Führerausweisentzug von mindestens drei Monaten mit sich bringt.

B. Die Rechtsprechung des Bundesgerichts

1. Objektiver Tatbestand

Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts muss zur Erfüllung des objektiven Tatbestandes zunächst der Fahrzeuglenker zur sofortigen Meldung des Unfalls verpflichtet gewesen sein und dazu auch die Möglichkeit gehabt haben.⁹ Dies muss der Abklärung des Unfalls dienen,¹⁰ zusätzlich muss «*objektiv die hohe Wahrscheinlichkeit*»¹¹ für die Anordnung gegeben sein. Während für letzteres Kriterium früher noch die konkreten Umstände massgebend waren,¹² stellte das Bundesgericht – erstmals mit seinem Entscheid aus dem Jahre 2016 – klar, dass der «*an einem Unfall beteiligte Fahrzeuglenker [...] grundsätzlich damit rechnen [muss], dass er sich einer Alkoholkontrolle unterziehen muss*».¹³ Einzig dann, wenn «*die Kollision unzweifelhaft auf einen vom Fahrzeuglenker unabhängigen Umstand zurückzuführen*» sei,¹⁴ müsse der Führerflüchtige nicht mit einer entsprechenden Untersuchung rechnen, wobei offengelassen wird, wann dies konkret der Fall sein soll.

Mit seiner neueren Rechtsprechung stellt das Bundesgericht somit klar, dass eine Alkoholkontrolle die absolute

Regel bildet. Begründet wird dies mit der seit dem 1. Januar 2005 in Kraft getretenen legislativen Änderung von Art. 55 Abs. 1 SVG, wonach «*Fahrzeugführer sowie an Unfällen beteiligte Strassenbenützer [...] einer Atemalkoholprobe unterzogen werden*» können, und mit Art. 10 SKV, wonach die Polizei systematisch Atemalkoholtests durchführen kann.¹⁵ So ist beispielsweise mit einer Untersuchung zu rechnen bei einer Kollision nachts mit einem Wildschwein mit rund 60 km/h, worauf der Lenker von der Strasse abkommt und einen Pfosten beschädigt,¹⁶ bei einem Unfall aufgrund eines Wendemanövers, wodurch ein geparktes Fahrzeug beschädigt wurde,¹⁷ oder auch bei einem Unfall nachts auf gerader Strecke bei Schneefall, wobei Hirsche auf die Fahrbahn liefen, der Fahrzeugführer auswich und neun Pfosten umfuhr.¹⁸ Bei letzterem Entscheid war allerdings der Lenker einschlägig vorbestraft, sodass davon ausgegangen werden müsse, «*dass bei einer Einvernahme des Beschwerdeführers in der fraglichen Nacht dessen Vorstrafe wegen Fahrens in fahrunfähigem Zustand (qualifizierte Blutalkoholkonzentration) in Erfahrung hätte gebracht werden können*», was wohl zwingend eine Untersuchung zur Folge gehabt hätte.¹⁹

Diese Entscheide stehen vom Resultat her im Einklang mit der älteren Rechtsprechung des Bundesgerichts, als noch die Wahrscheinlichkeit der Anordnung einer Untersuchung von den konkreten Umständen bzw. vom «*Unfall als solche[m] (Art, Schwere, Hergang)*» und vom «*Zustand des Fahrzeuglenkers und dessen Verhalten vor, während und nach dem Unfall bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Meldung spätestens hätte erfolgen müssen*», abhing.²⁰ So wurde eine Vereitelung etwa angenommen nach Unfällen jeweils nachts bei vereister Strasse, wodurch das Fahrzeug ins Schleudern kam, ein Bahngleis überquerte und schliesslich einen privaten Zaun beschädigte,²¹ bei trockener, sauberer und übersichtlicher Strecke, wobei der Fahrzeugführer in einer leichten Rechtskurve von der Strasse abgekommen ist,²² oder bei trockener Fahrbahn, wobei der Fahrzeugführer in einer Quartierstrasse in ein geparktes Auto geprallt ist.²³ Verneint hingegen hat das Bundesgericht die Wahrscheinlichkeit der Anordnung lediglich in einem älteren Entscheid, wo ebenfalls nachts

⁷ Zwischen diesen Normen besteht echte Konkurrenz, vgl. etwa WEISSENBERGER (FN 2), Art. 92 SVG N 15.

⁸ Vgl. Art. 3 Abs. 1 Verordnung über das Strafregister.

⁹ BGer, 6B_1323/2016, 5.4.2017, E. 1.2; BGE 124 IV 175 E. 3a.

¹⁰ Sog. Zweckzusammenhang, vgl. etwa BGer, 6B_1323/2016, 5.4.2017, E. 1.2; WEISSENBERGER (FN 2), Art. 91a SVG N 11.

¹¹ BGer, 6B_461/2017, 26.1.2018, E. 2.3; 6B_479/2007, 15.2.2008, E. 5.1.

¹² Vgl. nachfolgend FN 20.

¹³ BGE 142 IV 324, Regeste, E. 1.1.3; BGer, 6B_461/2017, 26.1.2018, E. 2.3; 6B_1323/2016, 5.4.2017, E. 1.2.

¹⁴ BGer, 6B_461/2017, 26.1.2018, E. 2.3.

¹⁵ BGE 142 IV 324 E. 1.1.2.

¹⁶ BGE 142 IV 324.

¹⁷ BGer, 6B_1323/2016, 5.4.2017.

¹⁸ BGer, 6B_461/2017, 26.1.2018.

¹⁹ BGer, 6B_461/2017, 26.1.2018, E. 2.4.

²⁰ Vgl. etwa BGE 131 IV 36 E. 2.2.1; 124 IV 175 E. 3a; 109 IV 137 E. 2a.

²¹ BGer, 6B_479/2007, 15.2.2008.

²² BGer, 6S.359/2005, 22.12.2006.

²³ BGer, 6S.275/2006, 5.9.2006.

«hochwinterlich tückische Strassenverhältnisse – Vereisung unter der Schneedecke eines abschüssigen Strassenstücks» – geherrscht haben und dadurch der Fahrzeugführer einen Unfall verursacht hatte.²⁴

2. Subjektiver Tatbestand

Der Tatbestand von Art. 91a SVG kann nur vorsätzlich erfüllt werden, wobei Eventualvorsatz ausreicht: «*Er ist gegeben, wenn der Fahrzeuglenker die Meldepflicht sowie die hohe Wahrscheinlichkeit der Anordnung einer Blutprobe begründenden Tatsachen kannte und daher die Unterlassung der [...] ohne weiteres möglichen Meldung an die Polizei vernünftigerweise nur als Inkaufnahme der Vereitelung [...] gewertet werden kann.*»²⁵ Dabei werden auf die Umstände und das Verhalten des Unfallverursachers vor und nach dem Unfall abgestellt, was dann regelmässig darauf hinausläuft, dass festgestellt wird, «*die unterlassene Meldung lasse sich nur damit erklären, dass der [Unfallverursacher] der Polizei aus dem Weg gehen und damit die Anordnung einer [Untersuchung] habe verhindern wollen.*»²⁶

C. Auslegung von Art. 91a SVG

Für das Verständnis von Art. 91a SVG ist entscheidend, wann mit der Anordnung einer Untersuchung gerechnet werden muss. Durchaus mitentscheidend müsste hier demnach sein, inwiefern Polizeikorps von der ihnen durch Art. 55 SVG eröffneten Möglichkeit überhaupt Gebrauch machen. Auf Nachfrage bei mehreren Polizeikorps hat sich herausgestellt, dass etwa die Kantonspolizeien Basel-Stadt, Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug systematisch immer bei allen Unfallbeteiligten eine Atemalkoholprobe durchführen. Andere Polizeikorps, so etwa die Kantonspolizeien Graubünden und Aargau, ordnen nur dann bei sämtlichen Unfallbeteiligten stets eine Atemalkoholprobe an, wenn entweder gleichzeitig mindestens eine grobe Verkehrsregelverletzung begangen wurde oder durch den Unfall Menschen getötet oder verletzt wurden, wobei teilweise die Schwere der Verletzung mitentscheidend ist. Sowohl die Kantonspolizeien Zürich und Solothurn als auch die Stadtpolizei Zürich hingegen

führen keine systematische Atemalkoholproben durch und beurteilen deren Anordnung nach den konkreten Umständen.

Auf den Wortlaut der Norm von Art. 91a SVG bezogen würde dies konsequenterweise bedeuten, dass – sofern der subjektive Tatbestand erfüllt ist – in gewissen Kantonen bei Führerflucht stets auch eine Verurteilung i.S.v. Art. 91a SVG erfolgen müsste, wohingegen in anderen Kantonen die von der älteren Rechtsprechung fokussierten konkreten Umstände entscheidend wären. Dass eine solche kantonal unterschiedliche Auslegung einer Bundesstrafnorm nicht statthaft ist, gebietet die einheitliche Auslegung: Jeder Strafnorm kann und darf nur ein Sinn zukommen.²⁷ Insofern führt der Weg zurück zur Rechtsprechung des Bundesgerichts. Sowohl explizit in seiner neuen Rechtsprechung als auch aufgrund der getroffenen früheren Entscheide geht es davon aus, dass die Möglichkeit der Anordnung einer Untersuchung gemäss Art. 91a SVG bei Führerflucht nach einem Unfall die absolute Regel darstellt. Ausser Acht lässt das Bundesgericht hier allerdings, dass der Wortlaut der Norm von «rechnen» spricht, was so viel bedeutet wie annehmen und insofern auch Raum und nicht nur eine kleine Hintertür offen lassen sollte für den Nichteintritt der Annahme,²⁸ was sich auch gerade durch die kantonal unterschiedliche Praxis der Polizeikorps bestätigt.

D. Fazit

Ein unfallverursachender Fahrzeuglenker muss grundsätzlich immer mit der Anordnung einer Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit rechnen, solange nicht die objektiv äusseren Umstände den Unfallhergang eindeutig erklären und er zudem nicht einschlägig vorbestraft ist. Wenn aber selbst bei einer Kollision mit einer Wildsau – welche tatsächlich beim Passieren der Fahrbahn nicht zwischen fahrfähigen und fahrunfähigen Lenkern unterscheidet²⁹ – mit einer Untersuchung zur Abklärung der Fahrtüchtigkeit gerechnet werden muss, tut der unfallverursachende Lenker gut daran, stets seinen Pflichten nachzukommen und sich nicht darauf zu verlassen, dass er doch nicht mit einer entsprechenden Anordnung hätte rechnen müssen.

²⁴ BGE 109 IV 137; vgl. dazu auch BSK SVG-RIEDO, Art. 91a N 185 ff., in: Marcel Alexander Niggli/Thomas Probst/Bernhard Waldmann (Hrsg.), Strassenverkehrsgesetz, Basler Kommentar, Basel 2014.

²⁵ BGer, 6B_1323/2016, 5.4.2017, E. 1.2; vgl. auch BGE 126 IV 53 E. 2a; WEISSENBARGER (FN 2), Art. 91a SVG N 2.

²⁶ BGer, 6B_1323/2016, 5.4.2017, E. 1.3.3; 6B_190/2013, 13.6.2013, E. 1.5.

²⁷ Vgl. EMANUEL COHEN, Im Zweifel für die Strafe?, Diss. Zürich, Zürich 2015, 150 m.w.H., vgl. weiter auch 135.

²⁸ Vgl. ANDREAS ROTH, Rechtsprechung unter der Lupe, Strassenverkehr 2018, 59 ff., 67.

²⁹ FELIX BOMMER, Die strafrechtliche Rechtsprechung des Bundesgerichts im Jahr 2016, ZBJV 2018, 123 ff., 141.