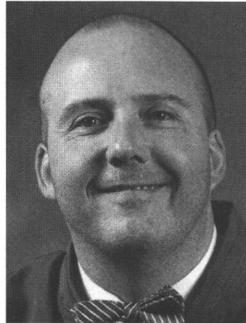


Regressobligatorium in der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung

Mehr Verkehrssicherheit oder mehr Rechtsunsicherheit?



Hardy Landolt*

Im Rahmen des Gesetzgebungsprogramms «Via sicura» wird mit Wirkung ab 1. Januar 2014 im Anwendungsbereich der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung ein Regressobligatorium gegenüber angetrunkenen und fahrunfähigen Lenkern sowie Rasern eingeführt. Eine kritische Würdigung der neuen Regressnorm (Art. 65 Abs. 3 Satz 2 und 3 SVG) offenbart, dass das ursprüngliche vom Bundesrat anvisierte Ziel (Verhinderung des Regressverzichts bei Grobfahrlässigkeit) nur unvollständig umgesetzt worden ist.

Inhalt

- I. Einleitung
- II. Pièce de résistance: Verzicht auf Grobfahrlässigkeitsregress
- III. Geltungsbereich des Regressobligatoriums
 1. Sachlicher Geltungsbereich
 - a. Obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung
 - b. Freiwillige Motorfahrzeughaftpflichtversicherung
 2. Persönlicher Geltungsbereich
 - a. Allgemeines
 - b. Versicherter Lenker
 - c. Strolche
 - d. Vertragsfremde Dritte
- IV. Regressvoraussetzungen
 1. Qualifiziert strafbares Verhalten
 - a. Fahren in angetrunkenem Zustand
 - b. Fahren in fahrunfähigem Zustand
 - c. Qualifiziertes Raserdelikt
 2. Unfallverursachung
 - a. Verursacher und bezahlter Schaden
 - b. Kausalität des qualifizierten strafbaren Verhaltens
 3. Umfang des Regresses
 - a. Allgemeines
 - b. Verschulden und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit
 - c. Zukünftige Privilegierung der Raser?
- V. Kritische Würdigung

I. Einleitung

Mit Botschaft vom 20. Oktober 2010 hat der Bundesrat das Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr («Via sicura») den Parlamentariern zur Annahme überwiesen.¹ Mit Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 15. Juli 2012 wurde das vom Bundesrat vorgeschlagene Handlungsprogramm weitgehend unverändert verabschiedet.² Die «Via sicura» umfasst primär öffentlich-rechtliche Massnahmen, die gestaffelt am

1. Januar 2013 und am 1. Juli 2013 in Kraft getreten sind sowie am 1. Januar 2014 und schliesslich am 1. Januar 2015 in Kraft treten werden.

Vereinzelt haben die verabschiedeten Massnahmen zivilrechtliche Auswirkungen. Eine indirekte zivilrechtliche Auswirkung besteht bei den Massnahmen, die zwar nicht unmittelbar, aber faktisch gleichwohl die privatrechtlichen Rechtsbeziehungen beeinflussen werden. Die Kantone sind etwa seit dem 1. Juli 2013 verpflichtet, einen Sicherheitsbeauftragten für die Strassen zu ernennen. Dieser hat die Strasseneigentümer bei der Planung, beim Bau, beim Unterhalt und beim Betrieb der Strasseninfrastruktur zu beraten. Er ist insbesondere gehalten, im Strassennetz auftretende Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen zu analysieren sowie eine Planung für deren Behebung zu erarbeiten.³ Es ist naheliegend, dass die Empfehlungen des Sicherheitsbeauftragten für Strasseninfrastruktur in Bezug auf die Beseitigung von Unfällen auf die Werkeigentümerhaftpflicht der Strasseneigentümer Auswirkungen haben werden.

Eine unmittelbare Auswirkung auf das Privateigentum hat die seit dem 1. Januar 2013 bestehende Befugnis der Strafbehörde, Motorfahrzeuge einzuziehen und zu verwerten, wenn damit eine grobe Verkehrsregelverletzung in skrupelloser Weise begangen wurde und der Täter durch die Einziehung von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abgehalten werden kann.⁴ Diese strassenverkehrsrechtliche Einziehungs- und Verwertungsbefugnis ist alternativ neben der strafprozessualen Einziehungs- und Verwertungsbefugnis gemäss Arti-

* Prof. Dr. iur. Hardy Landolt, Rechtsanwalt und Notar, LL.M., Titularprofessor für Privat- und Sozialversicherungsrecht sowie Haftpflichtrecht an der Universität St. Gallen.

¹ Siehe BBl 2010, 8447 ff.

² Vgl. Änderung Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 15. Juni 2012 = AS 2012, 6291 ff.

³ Vgl. Art. 6a Abs. 1, 3 und 4 SVG.

⁴ Vgl. Art. 90a SVG. Die Einziehungsvoraussetzungen von Art. 90a Abs. 1 lit. a SVG dürften bei Verkehrsdelikten im Sinn von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG in der Regel gegeben sein. Die Einziehung ist aber nicht auf diese Fälle beschränkt, sondern fällt auch bei groben Verkehrsregelverletzungen im Sinn von Art. 90 Abs. 2 SVG in Betracht (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1B_98/2013 vom 25.04.2013 = SJZ 109/2013 S. 318 E. 2.3.3).

kel 69 StGB anwendbar.⁵ Entgegen des Wortlautes kann die strassenverkehrsrechtliche Einziehungs- und Verwertungsbefugnis nicht nur gegenüber dem Täter, sondern auch gegenüber Drittpersonen ausgeübt werden, wenn diese dem Täter das fragliche Fahrzeug zur Verfügung gestellt haben bzw. ihm weiterhin zur Verfügung stellen werden.⁶

Der Gesetzgeber greift ferner mit zwei Massnahmen direkt in die privatrechtliche Rechtsbeziehung des Motorfahrzeugversicherers zu seinem Vertragspartner bzw. den versicherten Personen ein, indem er einerseits ein Regressobligatorium statuiert, das für Neuverträge ab dem 1. Januar 2014 und für Altverträge ab dem 1. Januar 2015 gilt,⁷ und andererseits im Rahmen des autonomen Nachvollzugs des EU-Rechts dem Versicherungsnehmer ab 1. Januar 2014 das Recht einräumt, vom Motorfahrzeughaftpflichtversicherer jederzeit eine Schadenverlaufserklärung zu verlangen.⁸ Die nachfolgenden Ausführungen befassen sich mit dem Regressobligatorium und gehen der Frage nach, ob und inwieweit die Verkehrssicherheit durch dieses neue Instrument gestärkt wird.

II. Pièce de résistance: Verzicht auf Grobfahrlässigkeitsregress

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft zur «Via sicura» unmissverständlich klargemacht, dass er die in der Versicherungswirtschaft geübte Praxis, auf die Grobfahrlässigkeitskürzung gegen einen Prämienaufschlag zu verzichten, als mit der Verkehrssicherheit unvereinbar qualifiziert. Der Zweck des Regressobligatoriums soll denn auch darin bestehen, einen Verzicht auf eine Kürzung wegen Grobfahrlässigkeit inskünftig auszuschliessen.⁹

Da Art. 65 SVG auf das VVG verweist und dort die Grobfahrlässigkeitskürzung in Art. 14 Abs. 2 und 3 VVG geregelt ist, wäre es eigentlich naheliegend gewesen, den Regresszwang im VVG zu regeln. Der Gesetzgeber hat sich aber dafür entschlossen, das Regressobligatorium in Art. 65 Abs. 3 SVG durch Anfügen eines zweiten und dritten Satzes zu regeln. Der verabschiedete und am 1. Januar 2014 in Kraft tretende Gesetzestext lautet wie folgt:

«Wurde der Schaden in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein Geschwindigkeitsde-

likt im Sinne des Artikels 90 Absatz 4 verursacht, so muss der Versicherer Rückgriff nehmen. Der Umfang des Rückgriffs trägt dem Verschulden und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Person Rechnung, auf die Rückgriff genommen wird.»

III. Geltungsbereich des Regressobligatoriums

1. Sachlicher Geltungsbereich

a. Obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung

Art. 65 SVG befindet sich im Abschnitt über die obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung.¹⁰ Das Versicherungsobligatorium besteht für Motorfahrzeuge,¹¹ sofern und soweit diese in den öffentlichen Verkehr gebracht werden.¹² Entsprechend gilt das Regressobligatorium nur für die obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung,¹³ nicht aber für die freiwillige Motorfahrzeughaftpflichtversicherung sowie die Insassen- und Kaskoversicherung sowie weitere Versicherungen, die für verkehrsunfallbedingte Personen- und Sachschäden leisten.

b. Freiwillige Motorfahrzeughaftpflichtversicherung

Eine freiwillige Motorfahrzeughaftpflichtversicherung besteht dann, wenn Fahrzeuge versichert sind, die keine Motorfahrzeuge im Sinne des Gesetzes darstellen, zwar Motorfahrzeuge, aber von der Versicherungspflicht ausgenommen sind oder als Motorfahrzeuge obligatorisch versichert sind, aber nicht im öffentlichen Verkehr verwendet werden.

Nicht versicherungspflichtig sind Fahrzeuge, die zwar unter das SVG fallen, nicht aber Motorfahrzeuge sind. Hierzu zählen Anhänger,¹⁴ Handwagen, Tierfuhrwerke und Abschlepprollis,¹⁵ nicht motorisierte Behindertenfahrräder¹⁶ sowie Fahrräder und Kinderräder.¹⁷ Von diesen echten Ausnahmen von der Versicherungspflicht unterscheiden sich die Fälle, in denen an sich versicherungspflichtige Motorfahrzeuge von der Versicherungspflicht ausgenommen sind. Die Benutzer der folgenden

⁵ Vgl. Urteil des Bundesgerichts 1B_98/2013 vom 25.04.2013 = SJZ 109/2013 S. 318 E. 2.3.3.

⁶ Vgl. Urteil des Bundesgerichts 1B_168/2012 vom 08.05.2012 E. 2.

⁷ Vgl. Art. 65 Abs. 3 Satz 2 und 3 nSVG.

⁸ Vgl. Art. 68a nSVG.

⁹ Vgl. BBl 2010, 8479: «Es gibt Versicherungsgesellschaften, die in ihren allgemeinen Versicherungsbedingungen gegen einen geringen Prämienzuschlag auf die Geltendmachung des Rückgriffs trotz grobfahrlässig verursachtem Unfallschaden verzichten. Damit setzen sie Signale, die den Interessen der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen. Ein solcher vertraglich vereinbarter Verzicht auf das Rückgriffsrecht soll daher künftig nicht mehr möglich sein (Art. 65 Abs. 3 E-SVG).»

¹⁰ Vgl. Art. 63 ff. SVG.

¹¹ Vgl. Art. 3–33 VVV.

¹² Vgl. Art. 63 Abs. 1 SVG.

¹³ Das Versicherungsobligatorium besteht einerseits für Motorfahrzeuge und andererseits nur dann, sofern und soweit diese in den öffentlichen Verkehr gebracht werden (vgl. Art. 63 Abs. 1 SVG).

¹⁴ Vgl. Art. 19–22 VTS.

¹⁵ Vgl. Art. 23 VTS.

¹⁶ Vgl. Art. 23a VTS.

¹⁷ Vgl. Art. 24 VTS.

Motorfahrzeuge haften nach dem Obligationenrecht und sind von der Versicherungspflicht ausgenommen.¹⁸

- Motorhandwagen,
- Motoreinachser, die nur von einer zu Fuss gehenden Person geführt und nicht für das Ziehen von Anhängern verwendet werden,
- Leicht-Motorfahräder und
- Behindertenfahrstühle mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h.

Vom Versicherungsobligatorium, nicht aber von der Gefährdungshaftung ausgenommen sind sodann Motorfahrzeuge, die ausschliesslich auf nicht-öffentlichen Verkehrsflächen benutzt werden. Öffentlich im Sinne des Strassenverkehrsrechts ist eine Verkehrsfläche, die einem unbestimmten Personenkreis zur Verfügung steht, selbst wenn die Benützung nach Art oder Zweck eingeschränkt ist.¹⁹ Auch Privatstrassen oder private Verkehrsflächen können insoweit öffentlich sein. Hinsichtlich des Werkverkehrs ist zu unterscheiden, ob das Motorfahrzeug ausschliesslich auf dem Betriebsgelände verkehrt oder nicht. Muss für den Fahrverkehr zwischen benachbarten Teilen eines Fabrik- oder Werkbetriebes die öffentliche Strasse benützt werden, besteht ein Versicherungsobligatorium.²⁰

Ein Bauareal, das eine Fläche von zirka 200 auf 300 Meter aufweist und auf dem Häuser abgerissen werden, um Neubauten zu errichten, ist nicht öffentlich, weil es zwar von einem recht grossen Personenkreis benützt wird, dieser aber nicht unbestimmbar, sondern begrenzt ist.²¹ Nicht öffentlich sind ferner eine Ein- und Ausfahrtsrampe einer Tiefgarage, die nur von Anwohnern benutzt werden kann,²² und ein mit signalisiertem Betretungs- und Fahrverbot abgegrenzter privater Vorplatz, auch wenn er unbefugt von anderen Personen als dem Berechtigten benutzt wird.²³

2. Persönlicher Geltungsbereich

a. Allgemeines

Die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung besteht aus zwei *Haftpflichtversicherungen* und deckt zwei unterschiedliche Haftpflichtgefahren. Die eine deckt die Haftpflicht des Halters und schützt diesen gegen den ihm drohenden Eingriff in sein Vermögen (Eigenversicherung), während die andere die Haftpflicht der Personen deckt,

für die der Halter verantwortlich ist, und ihr Vermögen schützt (Fremdversicherung).²⁴

Die «Eigenversicherung» deckt die *Gefährdungs-/Betriebshaftung* des Halters nach Artikel 58 Absatz 1 SVG und andererseits die *Verschuldens-/Nichtbetriebshaftung* des Halters nach Artikel 58 Absatz 2/4 SVG. Die «Fremdversicherung» deckt die Verschuldenshaftung der Personen, für die der Halter verantwortlich ist; diese haften nicht nach SVG, sondern ausservertraglich nach Artikel 41 OR.

b. Versicherter Lenker

Der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer hat gemäss Art. 65 Abs. 3 SVG ein Rückgriffsrecht gegen den Versicherungsnehmer oder den Versicherten, soweit er nach dem Versicherungsvertrag oder VVG zur Ablehnung oder Kürzung seiner Leistung befugt wäre. Der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer kann folglich nicht nur gegenüber dem Halter, sondern auch gegenüber dem Lenker und anderen mitversicherten Personen, für die der Halter einzustehen hat, regressieren.

Der Gesetzestext schweigt sich darüber aus, gegen wen der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer zu regressieren hat. Da die Regresspflicht an das strafbare Verhalten («Wurde der Schaden in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein Geschwindigkeitsdelikt im Sinne des Artikels 90 Absatz 4 verursacht») anknüpft und dieses grundsätzlich nur vom versicherten Lenker des Motorfahrzeuges begangen werden kann, richtet sich die Regresspflicht grundsätzlich nur gegen den Lenker des Unfallfahrzeuges, sofern die Regressvoraussetzungen erfüllt sind.

c. Strolche

Der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer ist sodann gemäss Art. 75 Abs. 2 SVG berechtigt, im Zusammenhang mit Strolchenfahrten Rückgriff auf die Personen, die das Motorfahrzeug entwendeten, und auf den Führer, der bei Beginn der Fahrt von der Entwendung zum Gebrauch Kenntnis hatte oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit haben konnte, sowie den Halter zu nehmen. Der Versicherer darf den Halter nicht finanziell belasten, wenn diesen an der Entwendung keine Schuld trifft.

Im Gegensatz zu Art. 65 Abs. 3 SVG sieht Art. 75 SVG keine Regresspflicht vor. Es ist nicht einzusehen, weshalb der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer nur gegenüber eigenen Vertragspartnern bzw. versicherten Personen zum Regress verpflichtet sein soll, wenn diese die Voraussetzungen von Art. 65 Abs. 3 SVG bzw. Art. 90 Abs. 4 SVG erfüllen, nicht aber dann, wenn ein Strolch oder der Lenker des entwendeten Fahrzeuges diese Voraussetzungen erfüllt. Es rechtfertigt sich, das Regressobligatorium gemäss Art. 65 Abs. 3 SVG auch auf Strolche und Len-

¹⁸ Vgl. Art. 38 Abs. 1 und 2 VVV.

¹⁹ Vgl. BGE 104 IV 105 E. 3, 101 Ia 565 E. 4a und 101 IV 173 E. 1 sowie Urteile des Bundesgerichts 6B.87/2008 vom 31.08.2008 E. 2.2 und 6S.321/1998 vom 23.09.1998 = Pra 1999 Nr. 25 E. 3c.

²⁰ Vgl. Art. 33 Abs. 1 VVG.

²¹ Vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B.87/2008 vom 31.08.2008 E. 2.2.

²² Vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B.126/2008 vom 14.04.2008 E. 2.1.1.

²³ Vgl. BGE 101 IV 173 und 92 IV 12 E. 2.

²⁴ Vgl. BGE 91 II 226 E. 2b.

ker der entwendeten Fahrzeuge anzuwenden, auch wenn Art. 75 SVG keine explizite Regresspflicht vorsieht.

d. Vertragsfremde Dritte

da) Anstifter und Mittäter

Das Regressrecht gemäss Art. 65 Abs. 3 SVG besteht gegenüber «vertragseigenen» Personen, nicht aber gegenüber vertragsfremden Dritten. Ein derartiges Regressrecht des Versicherers gegenüber vertragsfremden Dritten besteht im Rahmen von Art. 72 VVG und Art. 50 f. OR. Es fragt sich, ob sich der Regresszwang von Art. 65 Abs. 3 SVG auch auf diese gesetzlichen Regressrechte erstreckt.

Genauso wie der Lenker straf- und haftungsrechtlich verantwortlich sind Anstifter und Mittäter.²⁵ Die Regresspflicht des Motorfahrzeughaftpflichtversicherers gilt folglich auch für Anstifter und Mittäter. Von einer Mittäterschaft ist dann auszugehen, wenn jemand den Lenker des Unfallfahrzeuges durch gegenseitige Provokationen zu einem Duell auf der Strasse herausgefordert und durch das dichte Hintereinanderherjagen bei stetig steigender Geschwindigkeit konkludent zum Ausdruck gebracht hat, dass er sich auf das Kräftenessen einlassen und dem Gegner die eigene Überlegenheit aufzeigen wollte.²⁶

db) Gehilfen

Die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Gehilfen wird milder beurteilt.²⁷ Gleichwohl haften sie solidarisch mit den Haupttätern.²⁸ Es rechtfertigt sich deshalb, auch Gehilfen dem Regressobligatorium zu unterstellen.

Gehilfenschaft zu Fahren in angetrunkenem Zustand etwa kann durch aktive Förderung des Alkoholkonsums des Motorfahrzeuglenkers begangen werden. Durch das wechselseitige Bestellen und Bezahlen von «Runden» alkoholischer Getränke durch die Teilnehmer an einem Trinkgelage wird nach der allgemeinen Lebenserfahrung der Alkoholkonsum der Beteiligten gefördert. Subjektiv ist erforderlich, dass der Gehilfe zur Zeit der (eventual) vorsätzlichen Erbringung seines Tatbeitrages auch weiss oder damit rechnet, dass der Fahrzeuglenker schon zu dieser Zeit eine Trunkenheitsfahrt zumindest in Kauf nimmt.²⁹

Wer demgegenüber lediglich als Passagier in einem Fahrzeug mitfährt, das vom angetrunkenen Halter geführt wird, macht sich allein dadurch weder der Mittäterschaft noch der Teilnahme (Anstiftung oder Gehilfenschaft) zu Fahren in angetrunkenem Zustand schuldig.³⁰

IV. Regressvoraussetzungen

1. Qualifiziert strafbares Verhalten

a. Fahren in angetrunkenem Zustand

Das Regressobligatorium setzt voraus, dass die verantwortliche Person in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand gefahren ist oder sich eines qualifizierten Raserdeliktes gemäss Artikel 90 Abs. 4 SVG schuldig gemacht hat. Angetrunken fährt, wer zum Zeitpunkt des Verkehrsunfalles entweder über eine qualifizierte Blutalkoholkonzentration oder eine nicht qualifizierte Blutalkoholkonzentration verfügt. Ersteres stellt eine schwere Widerhandlung dar³¹ und setzt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Gewichtspro mille oder mehr voraus.³² Die nicht qualifizierte Blutalkoholkonzentration ist demgegenüber eine leichte oder mittelschwere Widerhandlung³³ und gilt als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspro millen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt.³⁴

Wer diese Voraussetzungen nicht erfüllt, gleichwohl aber Alkohol konsumiert hat, ist zwar alkoholisiert, befindet sich aber nicht in angetrunkenem Zustand, weshalb ihm gegenüber lediglich regressiert werden darf, nicht aber muss. Das Fahren unter Alkoholeinfluss ist gemäss dem am 1. Januar 2014 in Kraft tretenden Art. 2a Abs. 1 VRV verboten:

- auf Fahrten des konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Strasse;
- im berufsmässigen Personentransport;
- im Gütertransport mit schweren Motorwagen;
- beim Transport gefährlicher Güter mit kennzeichnungspflichtigen Beförderungseinheiten;
- Fahrlehrern während der Berufsausübung;
- Fahrzeugführern auf Lern- und Übungsfahrten;
- Begleitpersonen auf Lernfahrten;
- Inhabern des Führerausweises auf Probe, ausgenommen auf Fahrten mit Fahrzeugen der Spezialkategorien F, G und M.

Alkoholeinfluss liegt vor, wenn die Person eine Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille oder mehr aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt.³⁵ Da der Gesetzgeber explizit von einer Unfallverursachung in angetrunkenem Zustand spricht, gilt in diesen Fällen das Regressobligatorium erst dann, wenn im Unfallzeitpunkt

²⁵ Vgl. Art. 24 StGB, Art. 60 Abs. 1 SVG und Art. 50 OR.

²⁶ Vgl. BGE 130 IV 58 E. 9.2.2.

²⁷ Vgl. Art. 25 StGB.

²⁸ Vgl. Art. 55 OR.

²⁹ Vgl. BGE 117 IV 186 ff.

³⁰ Vgl. BGE 113 IV 84 ff.

³¹ Vgl. Art. 16c Abs. 1 lit. b SVG.

³² Vgl. Art. 1 Abs. 2 VO Blutalkoholgrenzwerte.

³³ Vgl. Art. 16a Abs. 1 lit. b und Art. 16b Abs. 1 lit. b SVG.

³⁴ Vgl. Art. 1 Abs. 1 VO Blutalkoholgrenzwerte.

³⁵ Vgl. Art. 2a Abs. VRV (tritt am 01.01.2014 in Kraft).

eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille bestand.

b. Fahren in fahrunfähigem Zustand

Das Regressobligatorium besteht ferner gegenüber Fahrzeuglenkern, die sich im Unfallzeitpunkt in fahrunfähigem Zustand befunden haben. Fahrunfähig ist jemand, der unter Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimiteleinfluss steht oder aus anderen Gründen, insbesondere wegen Übermüdung, nicht in der Lage ist, das Motorfahrzeug sicher zu führen.³⁶ Ein Betäubungsmiteleinfluss setzt voraus, dass der Fahrzeuglenker eine der nachfolgenden Substanzen konsumiert hat:

- Tetrahydrocannabinol (Cannabis);
- freies Morphin (Heroin/Morphin);
- Kokain;
- Amphetamin;
- Methamphetamin;
- MDEA (Methylendioxyethylamphetamin)
- MDMA (Methylendioxymethamphetamin).³⁷

Im Gegensatz zum Fahren unter Alkohol- oder Betäubungsmiteleinfluss konkretisiert der Gesetzgeber die beiden anderen Fälle des Arzneimiteleinflusses und der Übermüdung nicht näher. Diese weiteren Arten einer Fahrunfähigkeit sind einzelfallweise festzustellen. Von einer Übermüdung kann insbesondere dann ausgegangen werden, wenn der Fahrzeuglenker über markant gerötete Augen verfügt und eine verlangsamte und zähflüssige Reaktions- und Sprechweise aufweist.³⁸

c. Qualifiziertes Raserdelikt

Unter einem Raser wird im allgemeinen Sprachgebrauch ein Fahrzeuglenker verstanden, der unverantwortlich schnell fährt. Das Raserdelikt wird weder im SVG noch den Ausführungsverordnungen näher definiert. Einer qualifizierten Strafandrohung (Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren) unterliegen Fahrzeuglenker, die durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingehen, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen.³⁹

Der Tatbestand der besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gilt gemäss Art. 90 Abs. 4 SVG als erfüllt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit wie folgt überschritten wird:

- mindestens um 40 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt;

- mindestens um 50 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt;
- mindestens um 60 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt;
- mindestens um 80 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt.

Der Gesetzgeber knüpft das Regressobligatorium nach dem klaren Wortlaut nicht an die Rasertatbestände an, die in Art. 90 Abs. 3 SVG erwähnt werden, sondern verlangt eine qualifizierte Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 90 Abs. 4 SVG. Diese Einschränkung des Regressobligatoriums macht wenig Sinn. Es ist nämlich ohne weiteres einsichtig, dass auch ein waghalsiges Überholen, die Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen und auch eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit im nicht qualifizierten Bereich gemäss Art. 90 Abs. 4 SVG die Verkehrssicherheit massgeblich beeinträchtigen kann. Die Gründe, weshalb der Gesetzgeber diese Einschränkung vorgenommen hat, gehen aus den Materialien, insbesondere auch aus der Botschaft des Bundesrates vom 20. Oktober 2010 nicht hervor.

2. Unfallverursachung

a. Verursacher und bezahlter Schaden

Der vom Motorfahrzeughaftpflichtversicherer im Rahmen der obligatorischen Halter- bzw. Lenkerhaftung regulierte Personen- oder Sachschaden muss durch ein vom Gesetzgeber verlangtes qualifiziertes strafbares Verhalten verursacht worden sein. Im haftpflichtrechtlichen Kontext genügt eine Teilkausalität für die Begründung einer an sich uneingeschränkten Ersatzpflicht des Halters bzw. des Motorfahrzeughaftpflichtversicherers für den unmittelbaren und mittelbaren Schaden.⁴⁰

Eine Teilkausalität liegt beispielsweise dann vor, wenn der Geschädigte erst verkehrsunfallbedingt eine Hirnverletzung und nachfolgend während der Entlastungsoperation infolge sorgfaltswidriger Unterversorgung mit Sauerstoff eine weitere Hirnverletzung erleidet.⁴¹ Sind Verkehrsunfall und ärztliche Sorgfaltspflichtverletzungen für sich genommen nicht geeignet, das resultierende Hirn-Schädel-Trauma zu bewirken, sind sie als Teilursachen zu qualifizieren mit der Folge, dass sowohl der Mo-

⁴⁰ Vgl. BGE 133 III 462 E. 4.4.2 und 131 III 12 = Pra 2005 Nr. 119 E. 2.1 sowie Urteile des Bundesgerichtes 4C.416/1999 vom 22.02.2000 E. 2a. Ein bloss teilkasuales Selbstverschulden genügt entsprechend auch für eine Reduktion des Schadenersatzes (vgl. BGE 116 II 454 = Pra 1991 Nr. 139 E. 3b).

⁴¹ Von der teilkasualen Verursachung ist die Nichtverursachung, z.B. von psychischen Störungen nach Verkehrsunfall (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4C.108/2005 vom 20.05.2005 E. 3.1), die überholende Verursachung desselben Schadens (vgl. Urteile BGer vom 21.04.2008 [4A_38/2008] E. 2.5 und 5C.125/2003 vom 31.10.2003 E. 3.3) und die Parallelverursachung eines anderen Schadens zu unterscheiden.

³⁶ Vgl. Art. 31 Abs. 2 SVG und Art. 2 Abs. 1 VRV.

³⁷ Vgl. Art. 2 Abs. 2 VRV.

³⁸ Siehe etwa Urteil des Bundesgerichtes 6B_252/2011 vom 22.08.2011.

³⁹ Vgl. Art. 90 Abs. 3 SVG.

torfahrzeughalter für den mittelbaren Operationsfehler⁴² als auch das Spital für den Vorzustand – und damit über ihren Kausalitätsbeitrag hinaus – mithaften. Die «überschiessende Haftung» des den Gesamtschaden mitverursachenden Motorfahrzeughalters kann nicht korrigiert werden, wenn die ärztliche Sorgfaltspflichtverletzung kein den Kausalzusammenhang unterbrechendes Drittverschulden darstellt.⁴³ Die «überschiessende Haftung» des Arztes demgegenüber kann in Anwendung der zur konstitutionellen Prädisposition ergangenen Rechtsprechung⁴⁴ korrigiert werden, wenn der verkehrsunfallbedingte Vorzustand zufällig bzw. nicht durch ein Drittverschulden eingetreten ist.⁴⁵

Der Anteil des natürlichen Kausalzusammenhanges muss dabei nicht zwingend mit dem Umfang der Ersatzpflicht bzw. der Reduktion des Schadenersatzes übereinstimmen. Erleidet der Geschädigte anlässlich eines Bagatellverkehrsunfalls (Heckkollision mit einer Geschwindigkeitsänderung von 4–6 km/h und Autoschaden von CHF 461.–) eine milde Hirnschädigung und eine Anpassungsstörung, ist eine Reduktion nur um 66 % zulässig, auch wenn die Anpassungsstörung zu 90 % auf unfallfremden Ursachen bzw. frühere Verkehrsunfällen zurückzuführen ist.⁴⁶

Unter dem «verursachten Schaden» gemäss Art. 65 Abs. 3 SVG ist derjenige zu verstehen, der vom Motorfahrzeughaftpflichtversicherer bezahlt worden ist und nicht derjenige, der vom fehlbaren Lenker natürlich kausal verursacht wurde. Könnte der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer von vornherein nur für den vom fehlbaren Lenker natürlich kausal verursachten (Teil-)Schaden regressieren, würde der Sinn des Regressobligatoriums missachtet und wäre in den Fällen eines schwersten Verschuldens und einer genügenden wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des fehlbaren Lenkers ein Rückgriff des Motorfahrzeughaftpflichtversicherers für den gesamten von ihm bezahlten Schaden verunmöglicht.

b. Kausalität des qualifizierten strafbaren Verhaltens

Die blosser Beteiligung am Unfall genügt für das Regressobligatorium nicht. Der von Motorfahrzeughaftpflicht-

versicherer bezahlte Schaden muss durch ein qualifiziertes strafbares Verhalten – zumindest teilursächlich – verursacht worden sein. Dies bedeutet, dass die Regresspflicht in all den Fällen ausgeschlossen ist, in welchen sich der angetrunkene oder fahrunfähige Zustand oder die qualifizierte Geschwindigkeitsüberschreitung nicht unfallkausal ausgewirkt haben. Die Beurteilung, ob eine Kausalität des qualifizierten strafbaren Verhaltens gegeben ist, dürfte mitunter überaus schwierig sein. Wird beispielsweise ein angetrunkenen Fahrzeuglenker, der ansonsten korrekt fährt, in einen Verkehrsunfall verwickelt, könnte von einer Kausalität seines angetrunkenen Zustandes nur dann ausgegangen werden, wenn der Alkoholkonsum nachgewiesenermassen die Reaktionsfähigkeit des angetrunkenen Fahrzeuglenkers beeinträchtigt hat und dadurch der Schaden vergrössert worden ist.

3. Umfang des Regresses

a. Allgemeines

Art. 65 Abs. 3 SVG verweist für die Rückgriffsmodalitäten und den Umfang der Regressquote auf das VVG bzw. den Versicherungsvertrag. Gemäss der Grundnorm von Art. 14 VVG hat der Versicherer nicht zu leisten, wenn das versicherte Risiko bzw. der versicherte Schaden absichtlich oder direktvorsätzlich vom Versicherungsnehmer oder vom Versicherten verursacht worden ist.⁴⁷ Ein Kürzungsrecht besteht demgegenüber in den Fällen einer eventualvorsätzlichen⁴⁸ oder grobfahrlässigen Verursachung.⁴⁹ Bei einer bloss leichten oder mittelschweren Fahrlässigkeit steht dem Versicherer kein Kürzungsrecht zu.⁵⁰ Das Ausmass der Kürzungen in den Fällen einer eventualvorsätzlichen oder grobfahrlässigen Verursachung richtet sich ausschliesslich nach dem Verschulden. In der Praxis wird bei Grobfahrlässigkeit bis maximal 50 % regressiert.⁵¹

b. Verschulden und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Nach Art. 14 VVG ist der Umfang des Regresses nach Massgabe des Verschuldens des Versicherungsnehmers oder des Versicherten zu bestimmen. Gemäss Art. 65

⁴² Vgl. Urteil des Bundesgerichtes 5C.125/2003 vom 31.10.2003 E. 3.2 ff. In diesem Fall erlitt der Geschädigte 1990 einen Verkehrsunfall und musste sich wegen der Verkehrsunfallverletzungen 1998 einer Operation unterziehen, welche nicht lege artis ausgeführt wurde. Das Bundesgericht bejahte sowohl die natürliche als auch die adäquate Kausalität des Verkehrsunfalls für den nachfolgenden Behandlungsschaden.

⁴³ Vgl. Art. 59 Abs. 1 SVG.

⁴⁴ Eine konstitutionelle Prädisposition des Verunfallten kann sowohl die Schadensberechnung wie die Schadenersatzbemessung beeinflussen (grundlegend BGE 113 II 86 E. 3).

⁴⁵ Der Geschädigte hat für sein eigenes Selbstverschulden und Zufall, nicht aber ein Drittverschulden einzustehen (vgl. Art. 44 Abs. 1 OR und BGE 112 II 138 E. 4a).

⁴⁶ Vgl. Urteil des Bundesgerichts vom 27.02.2007 (4C.402/2006) = HAVE 2007, 357.

⁴⁷ Vgl. Art. 14 Abs. 1 VVG.

⁴⁸ Vgl. BGE 115 II 264 E. 5b.

⁴⁹ Vgl. Art. 14 Abs. 2 VVG.

⁵⁰ Vgl. Art. 14 Abs. 4 VVG.

⁵¹ Vgl. z.B. BGE 128 III 34 = AJP 2002, 838 = Assistalex 2001 Nr. 8510 = plädoyer 1/2002, 70 E. 5c (50% wegen grobfahrlässiger Herbeiführung einer Frontalkollision und Missachtung ärztlicher Weisungen) sowie Urteile des Amtsgerichts Luzern vom 03.07.2009 i.S. C. c. A. Versicherungen = SG 2011 Nr. 1650 E. 4.5 (20% wegen fehlerhafter Berechnungen eines Ingenieurs, die zu einem Schaden von CHF 700 000 geführt haben), Verwaltungsgerichtes des Kantons St. Gallen vom 05.07.2001 = Assistalex 2001 Nr. 8602 = GVP-SG 2001, 104 Nr. 33 (50% wegen Installierens eines unbewilligten Ofens, der Brand bzw. Schaden von CHF 48 000 verursachte), Kantonsgerichtes des

Abs. 3 dritter Satz SVG richtet sich der Umfang des Rückgriffs demgegenüber nicht nur nach dem Verschulden, sondern auch der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Rein vom Wortlaut her erfolgt mit dem Inkrafttreten des Regressobligatoriums eine Privilegierung sowohl der absichtlichen oder direktvorsätzlichen Raser als auch der eventualvorsätzlichen und grobfahrlässigen Raser.

c. Zukünftige Privilegierung der Raser?

Bei der ersten Kategorie der absichtlichen und direktvorsätzlichen Raser konnte der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer bislang zu 100 % regressieren und musste auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit keine Rücksicht nehmen. Selbstverständlich war auch nach dem bisherigen Recht ein Regress zulasten des betriebsrechtlichen Existenzminimums nicht zulässig, und hat jeder vernünftige Sachbearbeiter vor Einleiten einer Betreuung sich wirtschaftliche Überlegungen dahingehend angestellt, ob und inwieweit der von ihm bezahlte Personen- und Sachschaden überhaupt je bei den zum Regress verpflichteten Personen eingetrieben werden kann.

Bei der zweiten Kategorie der eventualvorsätzlichen und grobfahrlässigen Raser muss nach Inkrafttreten des Regressobligatoriums zwingend auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit berücksichtigt werden. Insoweit erfolgt auch bei dieser Raserkategorie eine Privilegierung, auch wenn sich diese wohl weniger markant als bei den absichtlichen und direktvorsätzlichen Rasern auswirken wird. Unabhängig davon, ob die Versicherungswirtschaft nach Inkrafttreten des Regressobligatoriums die bisherige Kürzungspraxis beibehalten oder abmildern wird, ist nicht nachvollziehbar, weshalb die qualifizierte Raserei im Vergleich zu den anderen Tatbeständen einer schuldhaften Herbeiführung des Versicherungsfalles regressmässig privilegiert behandelt werden soll. In den parlamentarischen Beratungen wurde diese Frage von einigen kritischen Parlamentariern gestellt, doch die Mehrheit hat sich darüber hinweggesetzt.⁵²

Kantons St. Gallen vom 23.03.2000 (BZ.1999.132-K3) = SG 2000 Nr. 1445 E. II/2e (30% wegen Verursachung eines Totalschadens [Geschwindigkeit von 120 km/h nachts auf der Autobahn bei Schneefall, Schneematsch und Spurrillen auf der Fahrbahn, Alkoholisierung mit 0.85 Promille]), Kantonsgerichtes Kanton Jura vom 01.06.1999 = SJZ 1999, 448 (20% wegen schweren Verschuldens einer Automobilistin, die wegen unangebrachten Verhaltens die Herrschaft über das Auto verliert), KGer NE vom 28.01.1991 = Assistalex 1991 Nr. 3996 = SVA XVIII, 43, Nr. 9 (20% wegen überhöhter Geschwindigkeit [mit mindestens 110 km/h in Kurve gefahren]), Bezirksgerichts Winterthur vom 14.12.1990 = SG 1990 Nr. 728 (50% weil vor Beginn der Arbeiten die Pläne des Leitungskatasters nicht konsultiert wurden und allgemein anerkannte Regeln der Baukunde nicht beachtet wurden [Verlauf des Kabels im Boden nicht markiert]), Pretore del Distretto di Lugano vom 31.10.1990 (33% wegen Grobfahrlässigkeit des Lenkers, der sein Auto nachts parkiert und den Kontaktschlüssel darin liegen lässt) und Bezirksgerichts St. Gallen vom 12.09.1985 = SG 1985 Nr. 371 (20%; alkoholisierter, vollkaskoversichert, verursacht nach einer Klassenzusammenkunft in Wittenbach auf Glatteis einen Selbstunfall).

⁵² Siehe z.B. AB 2011 S 676 ff.

V. Kritische Würdigung

Das ab dem 1. Januar 2014 geltende Regressobligatorium ist in mehrfacher Hinsicht kritisch zu hinterfragen:

- *Gesetzestchnik*: Ausgangspunkt für die Einführung des Regressobligatoriums war der Umstand, dass der Bundesrat den erkauften Verzicht auf eine Grobfahrlässigkeitskürzung als mit der Verkehrssicherheit nicht vereinbar erachtete. Weder in der Botschaft noch im Verlauf der parlamentarischen Beratungen wurde näher dargelegt, warum lediglich im SVG und dort nur im Anwendungsbereich der obligatorischen Motorfahrzeughaftpflichtversicherung und nicht generell im VVG für alle Versicherungsverträge, die verkehrsunfallbedingte Personen- und Sachschäden abdecken, ein Regressobligatorium eingeführt werden soll.
- *Unklarheit des Geltungsbereiches*: Sowohl der persönliche als auch der sachliche Geltungsbereich des Regressobligatoriums lassen einen erheblichen Interpretationsspielraum offen. Anfänglich wollte der Bundesrat die Privilegierung der grobfahrlässigen Raser durch einen vertraglich vereinbarten Regressausschluss verhindern. Gemäss Gesetzestext werden nun aber nicht nur die Raser, sondern auch fahruntfähige und leicht alkoholisierete Fahrzeuglenker vom Regressobligatorium erfasst. Diese Ausdehnung und Gleichbehandlung von minderschweren Fällen wäre dann nachvollziehbar, wenn alle Raserdelikte, denen eine konkrete Gefährdung der Verkehrssicherheit immanent ist, ein Regressobligatorium zur Folge hätten. Dem ist aber nicht so: Waghalsige Überholmanöver, die Teilnahme an unbewilligten Rennen und die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit, die zwar eine konkrete Gefährdung der Verkehrsteilnehmer zur Folge hatte, aber unterhalb der in Art. 90 Abs. 4 SVG erwähnten Tempoexzesslimiten lag, haben lediglich einen fakultativen Regress zur Folge, wenn dem Lenker Grobfahrlässigkeit vorgeworfen werden kann. Nur dann, wenn dem Raser Eventualvorsatz nachgewiesen werden kann⁵³, muss der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer gemäss Art. 14 Abs. 1 VVG keine Leistung erbringen bzw. ist berechtigt, in vollem Umfang zu regressieren.
- *Ungerechtfertigte Privilegierung der Raser*: Das Regressobligatorium gilt von vornherein nur im Anwendungsbereich der obligatorischen Motorfahrzeughaftpflichtversicherung. Nicht anwendbar ist es im Anwendungsbereich der freiwilligen Motorfahrzeughaftpflichtversicherung, der Insassen- und der Kaskoversicherung sowie allen anderen Versicherungszweigen, die im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall Leistungen erbringen. Die Raser werden sodann insoweit privilegiert, als bei der Festlegung der Höhe der Regressquote auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

⁵³ Zur Abgrenzung von Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit bei einem tödlich verlaufenen Raserunfall siehe BGE 130 IV 58 E. 8 und 9.

zwingend Rücksicht genommen werden muss, während im VVG nur das Verschulden massgeblich ist.

– *Unklarheit des qualifizierten Rasertatbestandes gemäss Art. 90 Abs. 4 SVG*: Das Regressobligatorium ist im Zusammenhang mit Rasern ohnehin nur dann anwendbar, wenn die Voraussetzungen von Art. 90 Abs. 4 SVG erfüllt sind. Die dort vorgesehene Strafbarkeit «gilt» als gegeben, wenn die im Gesetz erwähnten Tempoexzesslimen überschritten werden. Unklar ist, ob die Voraussetzungen von Art. 90 Abs. 3 SVG zusätzlich erfüllt sein müssen und worin diese bestehen. Der Gesetzestext von Art. 90 Abs. 3 SVG setzt einerseits eine vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregelung und andererseits die Eingehung eines hohen Unfallrisikos mit Schwerverletzten oder Todesopfern voraus. Sollte trotz des strikten Wortlautes («gilt») davon auszugehen sein, dass die Voraussetzungen von Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllt sein müssen, damit das Regressobligatorium greift, könnte nur gegenüber absichtlich, direktvorsätzlich und eventualvorsätzlich, nicht aber grobfahrlässig handelnden Rasern regressiert werden, was die Absicht des Bundesrates unterlaufen würde, den Regressverzicht bei Grobfahrlässigkeit zu verhindern. Eine bloss abstrakte oder erhöht abstrakte Unfallgefahr würde ferner nicht genügen, weil der Gesetzgeber in Art. 90 Abs. 3 SVG ein «hohes Unfallrisiko» voraussetzt.⁵⁴ Zudem müsste durch die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit eine konkrete und hohe Unfallgefahr für mehrere Personen verursacht worden sein. Eine konkrete und hohe Unfallgefahr nur für den fehlbaren Lenker wäre nicht ausreichend; der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer muss folglich bei einem Selbstunfall ohne konkrete Gefährdung eines Dritten nicht zwingend regressieren. Unklar ist in Anbetracht des Wortlautes schliesslich, ob die Verursachung der konkreten Unfallgefahr wie die Verletzung der Verkehrsregeln vorsätzlich erfolgen muss oder grobfahrlässig genügt.

In Anbetracht dieser nicht unerheblichen Wertungswidersprüche und Unklarheiten lässt sich die eingangs gestellte Frage, ob das Regressobligatorium in der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung mehr Verkehrssicherheit oder mehr Rechtsunsicherheit bewirkt, klar beantworten: Das Regressobligatorium schafft mehr Rechtsunsicherheit und weniger Verkehrssicherheit, weil es nur auf eine kleine Gruppe von extremen Rasern anwendbar ist. Die Raser, denen gegenüber das Regressobligatorium besteht,

werden zudem privilegiert, weil bei der Festsetzung der Regressquote ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit – anders als im VVG – berücksichtigt werden muss. Es besteht damit ein Anreiz, möglichst viel Geld in schnelle Autos zu investieren, damit für Regresszahlungen wenig bis nichts übrig bleibt, das gepfändet werden könnte. Ein Trost bleibt immerhin: Der Staat kann die Raserfahrzeuge wenigstens einziehen und verwerten. Ob der Verkaufserlös auch den Motorfahrzeughaftpflichtversicherern je zugute kommt, dürfte fraglich sein.

Résumé

Le programme législatif «Via sicura» introduit, avec effet au 1^{er} janvier 2014, un droit de recours obligatoire dans le domaine de l'assurance responsabilité civile pour les véhicules automobiles à l'encontre des conducteurs en état d'ébriété et inaptes à la conduite ainsi que des chauffards. Une analyse critique de cette nouvelle norme de recours (art. 65 al. 3 phrase 2 et 3 LCR) met en évidence que l'objectif initial du Conseil fédéral (éviter que l'assureur renonce à son droit de recours en cas de négligence grave) n'a que partiellement été mis en œuvre.

⁵⁴ Lehre und Rechtsprechung unterscheiden die konkrete, die erhöht abstrakte und die bloss abstrakte Gefährdung der Verkehrssicherheit. Das Ordnungsbussenverfahren bzw. Art. 90 Abs. 1 SVG ist nur bei einer bloss abstrakten Gefährdung, nicht aber bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung von Personen anwendbar (vgl. BGE 121 IV 375 E. 1c). Die grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG ist erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit erhöht abstrakt oder sogar konkret gefährdet (vgl. BGE 126 IV 192 E. 3). Eine erhöht abstrakte Gefährdung tritt ein, wenn das Rotlicht missachtet (vgl. BGE 121 IV 375 E. 1c und 118 IV 285 E. 3a) oder auf der Autobahn rechts überholt wird (vgl. BGE 126 IV 192 E. 3).