

Fahrtauglichkeit im Alter

Gesetzesverstösse des kantonalen Strassenverkehrsamtes St. Gallen

Inhalt

1	VORWORT	3
1.1.1	Erklärungen	3
1.1.2	Wiederholung von Gesetzestexten zur Verbesserung der Lesbarkeit	3
1.2	VERSCHIEBUNG DES UNTERSUCHUNGSFOKUS	3
1.3	ABSCHLUSS DES VORWORTS: STRAFPROZESSE UND PERSÖNLICHE ERFAHRUNGEN	3
2	VERHALTEN VON BEHÖRDEN	4
2.1	ERFAHRUNGEN MIT DEM STRASSENVERKEHRSAMT ST. GALLEN	4
2.2	STRASSENVERKEHRSAMT StVA SG – SEINE MOTIVATION	4
2.3	DATENSCHUTZ UND STAATLICHER ZUGRIFF AUF GESUNDHEITSDATEN	4
2.4	WILLKÜRLICHE RECHTSAUSLEGUNG DES FAHREIGNUNGSTEST	5
3	MEDIZINISCHE ASPEKTE	5
3.1	NEIN ZUR KONTROLLUNTERSUCHUNG -- MEINE PERSÖNLICHE MOTIVATION	5
3.2	MELDEPFLICHT UND INTRANSPARENZ DER AKTENÜBERMITTLUNG	5
3.2.1	Der neue Denunziationsartikel der Verkehrszulassungsverordnung	6
3.3	SELBSTREGULIERUNG ÄLTERER AUTOFAHRENDER	6
3.4	KRITISCHE REFLEXION DES GESETZES «ALTER 75»	7
4	RECHTLICHE ASPEKTE	7
4.1	GLEICHSTELLUNG VERSTÖSSE BEI MED. UNTERSUCHUNG UND ALKOHOLFAHRT	7
4.2	VERHALTEN DES STRASSENVERKEHRSAMTES ST. GALLEN	8
4.2.1	Entwicklung der Kategorien „Lenker“ im Strassenverkehr	8
4.2.2	Praxis der Kontrolluntersuchung vor und nach Gesetzesänderung	8
4.2.3	Neue Praxis nach Einführung der SVG-Artikel	8
4.3	RECHTLICHE STELLUNG VON VERORDNUNGEN	8
4.4	RECHTLICHE KONSEQUENZEN UND DIE ROLLE DES ALTERS IM STRASSENVERKEHR	8
4.4.1	Verweigerung einer Kontrolluntersuchung	9
4.5	VERKEHRZULASSUNGSVERORDNUNG VS. STRASSENVERKEHRSGESETZ	9
4.5.1	Fahreignungsprüfung	10
4.5.2	Vom Berufsgeheimnis entbunden?	10
4.6	EINLADUNG ZUR VERKEHRSMEDIZINISCHEN KONTROLLUNTERSUCHUNG	11
4.6.1	Aufgebot vom 8. Januar 2024	11
4.6.2	Formular Kontrolluntersuchung	12

4.6.3	<i>Kommentar: Führen eines Fahrzeugs im Alter</i>	16
4.6.4	<i>Verstoss gegen die Bundesverfassung durch Auslassung von VZV Art. 34</i>	16
4.6.5	<i>Rechtliche Zuständigkeit beim Führerausweisentzug</i>	16
4.6.6	<i>Datenschutz und Fachkompetenz im Strassenverkehrsamt</i>	17
4.6.7	<i>Datenschutz beim Einreichen zur medizinischen Kontrolluntersuchung ab 75</i>	17
4.7	BFU: VORSORGLICHER ENTZUG VS. KONTROLLUNTERSUCHUNG	17
5	VERFÜGUNG VOM 22.05.2024 DES STVA'S	17
5.1	RECHTSGRUNDLAGE: (TEIL DER VERFÜGUNG)	18
5.2	RECHTSMITTELBELEHRUNG: (<i>TEIL DER VERFÜGUNG</i>)	19
5.2.1	<i>Zuständigkeit</i>	19
5.2.2	<i>Erfahrungen mit der Verwaltungsrekurskommission (VRK):</i>	19
5.3	ERWÄGUNGEN: (TEIL DER VERFÜGUNG)	19
5.3.1	<i>Zu Erwägungen resp. Führerausweisentzug auf unbestimmte Zeit:</i>	20
5.3.2	<i>Mitwirkungspflicht gilt</i>	20
5.3.3	<i>Rechtsbeugung Nr. 1: Art. 16c SVG ist in der Verfügung nicht erwähnt worden</i>	21
5.3.4	<i>Rechtsbeugung Nr. 2: falscher Weiterzug der Verfügung</i>	21
5.4	ADMINISTRATIVMASSNAHMEN	21
5.5	UNTERSCHIED ZWISCHEN FÜHRERSCHEINENTZUG UND FAHRVERBOT	21
6	SCHLUSSWORT	22

1 VORWORT

1.1.1 Erklärungen

Im Verlaufe meines Berufslebens habe ich unzählige technische Berichte geschrieben. Eines hatten alle Berichte gemeinsam ... kurz und bündig, jedoch für den Laien ungeniessbar. Meine kognitiven Fähigkeiten haben etwas nachgelassen. Aus diesem Grund habe ich zum Teil KI verwendet, um meine ungeniessbaren Texte geniessbarer zu machen.

Die Texte von Gesetzen und Behördenmitteilungen sind original, kursiv geschrieben und nicht mit KI bearbeitet.

1.1.2 Wiederholung von Gesetzestexten zur Verbesserung der Lesbarkeit

Im Verlauf der Ausarbeitung wurden einzelne Gesetzestexte mehrfach in verschiedenen Kapiteln aufgeführt. Dabei erfolgte die Wiederholung stets unter unterschiedlichen thematischen Kontexten. Diese Vorgehensweise hatte den Zweck, die Lesbarkeit des Dokuments zu erhöhen und dem Leser einen besseren Zugang zu den jeweiligen rechtlichen Grundlagen im Zusammenhang mit dem jeweiligen Thema zu ermöglichen. Durch die gezielte Platzierung derselben Gesetzestexte in unterschiedlichen Abschnitten wird die Orientierung erleichtert und das Verständnis für die jeweiligen Sachverhalte verbessert.

1.2 VERSCHIEBUNG DES UNTERSUCHUNGSFOKUS

Im Verlauf meiner Untersuchung kam es zu einer signifikanten Verschiebung der Schwerpunkte. Ursprünglich lag das Hauptaugenmerk auf einer Strafanzeige gegen die Anklagekammer. Der Fokus richtete sich dabei insbesondere auf die Verwendung falscher Begründungen und eine aus meiner Sicht fehlerhafte Rechtsmittelbelehrung. In dieser Anfangsphase stand somit das Verhalten der Anklagekammer sowie deren Entscheidungsfindung im Mittelpunkt meiner kritischen Analyse.

Mit fortschreitender Untersuchung änderte sich jedoch die Richtung meines Interesses. Der Fokus verlagerte sich zunehmend hin zu einer kritischen Betrachtung der ärztlichen Kontrolluntersuchung, welche vom Strassenverkehrsamt angestossen wurde. Infolgedessen wurde die Untersuchung breiter angelegt: Es rückten nicht nur die behördlichen Abläufe, sondern auch die rechtlichen und sachlichen Grundlagen der angeordneten medizinischen Überprüfung in den Vordergrund. Dieser Perspektivenwechsel verdeutlicht, wie dynamisch sich ein solches Verfahren entwickeln kann und wie sehr neue Erkenntnisse den Verlauf beeinflussen.

Durch die Verschiebung des Untersuchungsfokus wurde meine Analyse umfassender. Sie bezog fortan sowohl behördliche als auch medizinische Aspekte mit ein, was zu einer ganzheitlicheren Betrachtung des Falles führte.

1.3 ABSCHLUSS DES VORWORTS: STRAFPROZESSE UND PERSÖNLICHE ERFAHRUNGEN

Im letzten Abschnitt des Vorworts möchte ich den Bogen zurück zum Verhalten der Anklagekammer schlagen und dabei auch die parlamentarische Rechtspflegekommission einbeziehen. Der typische Ablauf eines Strafprozesses gestaltet sich wie folgt: Zunächst erfolgt die Anzeige, darauf schließt sich die Untersuchung durch die Staatsanwaltschaft an. Anschließend wird ein Strafbefehl versendet, gegen den Rekurs eingelegt werden kann. Der Fall wird dann an ein kantonales Gericht weitergezogen, wo ein Urteil gefällt wird, und letztlich besteht die Möglichkeit, Rekurs an die Anklagekammer einzulegen.

In meinem Verfahren habe ich jedes einzelne Urteil abgelehnt. Ein Weiterzug an das Bundesgericht erschien mir zwar grundsätzlich möglich, jedoch ist dieser Schritt mit hohen Kosten verbunden und aus meiner Sicht nicht empfehlenswert. Das Bundesgericht prüft lediglich formale Aspekte einer Beschwerde; inhaltliche Fragen werden dort nicht beurteilt. Zudem spricht das Bundesgericht kein Urteil im eigentlichen Sinne, sondern bestätigt entweder das Urteil der Vorinstanz oder weist den Fall zur erneuten Entscheidung zurück.

Meine Erkenntnisse beruhen darauf, dass ich von sämtlichen Gerichtsinstanzen – mit Ausnahme des Bundesverwaltungsgerichts – ein Urteil erhalten habe. Das wichtigste Urteil, ausgesprochen durch das Bundesstrafgericht, wurde dabei in meinem Sinne gesprochen, was für mich von zentraler Bedeutung war.

Während sieben Jahren versuchte Bundesstaatsanwalt Lehmann aus meiner Sicht mit großer Vehemenz, mir einen Verstoß gegen das Kriegsmaterialgesetz nachzuweisen. Nach meiner Einschätzung handelte er dabei im Interesse der CIA. <https://www.srf.ch/news/schweiz/schweiz-affaere-tinner-endet-mit-freispruch>

Aus meiner Sicht blieben dabei wesentliche Punkte unbeachtet: dass die CIA in der Schweiz rechtswidrig tätig gewesen ist, dass das SECO eine Ausfuhrgenehmigung für die Zentrifugen erteilt hatte und dass ich keine Steuerung geliefert habe.

2 VERHALTEN VON BEHÖRDEN

2.1 ERFAHRUNGEN MIT DEM STRASSENVERKEHRSAMT ST. GALLEN

Im Laufe meiner bisherigen Auseinandersetzungen mit dem Strassenverkehrsamt St. Gallen habe ich wiederholt festgestellt, dass dort mit Gesetzesartikeln nicht immer korrekt umgegangen wird. Es kommt vor, dass relevante gesetzliche Grundlagen in den Verfügungen nicht erwähnt werden oder bestehende Artikel nach eigenem Ermessen interpretiert werden. Mitunter entsteht sogar der Eindruck, dass neue rechtliche Grundlagen erfunden werden, um bestimmte Entscheidungen zu begründen.

Bei den verantwortlichen Personen des Strassenverkehrsamtes scheint das Bewusstsein für einen rechtlich einwandfreien Umgang mit bestehenden Gesetzen zu fehlen. Stattdessen wird der Vollzug von Verordnungen teilweise so gestaltet, wie es der Verwaltung zweckdienlich erscheint. Bemerkenswert ist auch, dass das Strassenverkehrsamt sich nicht immer an die eigenen, festgelegten Verordnungen hält, sondern diese je nach Situation unterschiedlich auslegt.

Gerade diese wiederkehrenden Erlebnisse – der flexible oder gar willkürliche Umgang mit gesetzlichen Vorgaben und die fehlende Orientierung an rechtlicher Korrektheit – haben mich dazu veranlasst, diesen Bericht zu verfassen und die Abläufe kritisch zu hinterfragen. Ziel ist es, transparent darzustellen, wie solche Verwaltungspraxis aus Sicht der Betroffenen erlebt wird und welche Probleme sich daraus ergeben können.

2.2 STRASSENVERKEHRSAMT STVA SG – SEINE MOTIVATION

Mit der Einführung der medizinischen Kontrolluntersuchung ab dem 75. Lebensjahr verfolgte der Gesetzgeber das erklärte Ziel, die Zahl der Autounfälle zu senken. Tatsächlich wurde dieses Ziel jedoch nicht erreicht. Stattdessen wurden die besonders begehrten Patientenakten erschlossen – zunächst die der über 75-Jährigen. Dies könnte als Beginn einer Entwicklung betrachtet werden, deren langfristiges Ziel die Erfassung der Gesundheitsdaten aller Bürger ist: Zuerst Autofahrer, dann Velofahrer und schliesslich sämtliche Personen, alles zentral gespeichert in einer umfassenden Datenbank. Diese Entwicklung steht sinnbildlich für ein «Glasnost rückwärts», also eine zunehmende Intransparenz und Kontrolle.

2.3 DATENSCHUTZ UND STAATLICHER ZUGRIFF AUF GESUNDHEITSDATEN

Eigentlich gilt, dass Patientenakten für Bund und Kantone grundsätzlich tabu sind – sie unterliegen dem besonderen Schutz der Privatsphäre und dürfen von Behörden nicht ohne Weiteres eingesehen werden. Doch eine bemerkenswerte Ausnahme bildet der Bereich der Autofahrer: Hier ermöglicht ein spezifisches Gesetz den Behörden den Zugriff auf detaillierte Gesundheitsdaten, während ein anderes Gesetz das Sammeln von personalisierten Gesundheitsdaten in anderen Zusammenhängen ausdrücklich untersagt.

Diese Praxis verdeutlicht eine gewisse Inkonsistenz im Umgang mit sensiblen Personendaten. Einerseits wird der Schutz der Gesundheitsdaten als zentrales Anliegen betont, andererseits schaffen gezielte Ausnahmeregelungen Möglichkeiten, eben diese Daten in bestimmten Fällen systematisch zu erfassen und auszuwerten. Dies erinnert an Massnahmen und Diskussionen, wie sie während der Pandemie geführt wurden, an die Debatte um die Einführung einer elektronischen Identität (E-ID) oder auch an europäische Initiativen zur Abschaffung des Bargelds. In all diesen Beispielen steht der Versuch im Raum, die Kontrolle über die Bürger zu verstärken und die Datenerhebung auszuweiten.

2.4 WILLKÜRLICHE RECHTSAUSLEGUNG DES FAHREIGNUNGSTEST

Eine Studie fordert einheitliche Regeln für Fahreignungstests. Die Grundaussage ist:

Es gibt derzeit keine faire, sichere und auf wissenschaftlichen Erkenntnisse basierende Abklärung der Fahreignung in der Schweiz

Zitat aus der Studie von Brigitte Gantschnig, Mitautorin an der ZHAW, im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA)

Was die Studie auch beschreibt, dass die Auslegung der Gesetze und Verordnungen von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich, besser gesagt willkürlich sind.

Was die Studie jedoch verschweigt, dass sehr klare Gesetze und Verordnungen vorhanden sind, sei es für die Kontrolluntersuchung oder den Fahrtauglichkeitstest. (Zu finden in den gefühlten tausenden von Seiten und Artikeln in den einschlägigen Gesetzen.)

Das ASTRA hat die Studie nicht veröffentlicht (Stand 15. Mai 2026), jedoch unter SRF News:

<https://www.srf.ch/news/schweiz/kantonal-flickenteppich-studie-fordert-einheitliche-regeln-fuer-fahreignungstests>

3 MEDIZINISCHE ASPEKTE

3.1 NEIN ZUR KONTROLLUNTERSUCHUNG -- MEINE PERSÖNLICHE MOTIVATION

Ich fuhr mit meinem e-Bike von Flums zum dreissig Kilometer entfernten Waldcampingplatz bei Landquart, der mir als Workout- und Schlafplatz sowie als Ausgangspunkt für Radtouren und Wanderungen diente. Kurz vor Mels-Plons verspürte ich den Drang, eine Pause einzulegen, vermutlich um zu pinkeln. Wie ich genau vom Rad gestiegen bin, weiss ich nicht mehr – jedenfalls blieb ich körperlich unverletzt.

Nachdem ich entweder geweckt oder selbst aufgewacht bin, sah ich eine weiss gekleidete Frau, die mich fragte, ob ich wisse, wo ich mich befinde. Mein erster Gedanke war: Nun jedenfalls nicht zu Hause oder im Wohnmobil. Ein Blick durch das Fenster auf den vertrauten Rosenberg genügte, um die Frage zu beantworten: Kantonsspital St. Gallen.

Doch wie war ich dort gelandet? Ich war nicht selbst gekommen, sondern ungefragt mit dem Helikopter eingeflogen worden. Zum Glück habe ich nichts mitgekriegt wegen meiner ausgeprägten Flugangst.

Die Diagnose lautete: Epilepsieanfall nach zwei früheren Hirnschlägen, und das im Alter von 74 Jahren und fast zehn Monaten. Der Arzt verordnete daraufhin ein Langzeit-EKG und ein einjähriges Fahrverbot.

Einen Tag vor meinem 75. Geburtstag erhielt ich das Aufgebot zur medizinischen Fahrtauglichkeitsprüfung. Die Situation erschien mir absurd: Ich sollte eine medizinische Fahrtauglichkeitsprüfung absolvieren, obwohl ich zum damaligen Zeitpunkt ohnehin fahrtauglich war. Die verlangte Gebühr von 200 Franken für eine Bestätigung der eigenen Fahrtauglichkeit empfand ich als unsinnig. Gemäss Art. 15d Abs.3 Strassenverkehrsgesetz SVG hätte der behandelnde Arzt eine Fahrtauglichkeit melden müssen, warum erhalte ich trotzdem ein Aufgebot für eine medizinische Fahrtauglichkeitsprüfung? Vielleicht weil die Ärzte nicht gegen diametral unterschiedliche Gesetze verstossen wollen.

Vor diesem Hintergrund drängt sich die Frage auf, ob die zuständigen legislativen und administrativen Stellen die einschlägigen verfassungsrechtlichen Grundlagen berücksichtigen.

Dabei ist insbesondere Artikel 8 Absatz 2 der Bundesverfassung hervorzuheben, der jede Form der Diskriminierung untersagt, unter anderem aufgrund des Alters sowie aufgrund körperlicher, geistiger oder psychischer Beeinträchtigungen.

3.2 MELDEPFLICHT UND INTRANSPARENZ DER AKTENÜBERMITTLUNG

Gesetzlich ist vorgesehen, dass medizinische Einrichtungen verpflichtet sind, eine mögliche Fahrtauglichkeit von Patienten dem Strassenverkehrsamt zu melden. In der Praxis wird diese Meldepflicht nicht wahrgenommen. Der Arzt spricht ein befristetes Nichtfahrgebot aus. Für ein Fahrverbot fehlt dem Arzt die rechtliche Handhabe.

Darüber hinaus verlangt der Gesetzgeber die Übermittlung der vollständigen medizinischen Akten an das Strassenverkehrsamt. Was genau in diesen Akten steht und welche konkreten Restriktionen daraus abgeleitet werden, bleibt für

die betroffenen Personen vollkommen undurchsichtig. Der Zugang zu den eigenen Akten wird ihnen verwehrt, was eine Kontrolle oder Nachvollziehbarkeit der behördlichen Massnahmen erheblich erschwert. Dieses Vorgehen unterstreicht die Problematik der mangelnden Transparenz und des eingeschränkten Rechtsschutzes im Umgang mit sensiblen Gesundheitsdaten im Zusammenhang mit der Fahrtauglichkeit.

Vielleicht wird in Zukunft auch der Arzt für ein Fehlverhalten eines Lenkers verantwortlich gemacht, schliesslich wurde dem Lenker der Stempel „fahrtauglich“ im Arztzeugnis gewährt.

Dass der Gesetzgeber zu jeder Schweinerei fähig ist, zeigt der Art. 30b VZV:

3.2.1 Der neue Denunziationsartikel der Verkehrszulassungsverordnung

Artikel 30b (unter dem Titel: Vorsorglicher Entzug)

1. Meldet eine Privatperson der kantonalen Behörde Zweifel an der Fahreignung einer anderen Person, so kann die kantonale Behörde beim behandelnden Arzt der gemeldeten Person einen Bericht einholen. Auf Wunsch der meldenden Person und bei ihrem Nachweis eines schutzwürdigen Interesses sichert sie dieser Vertraulichkeit zu. Ihre Identität darf auch im Rahmen von Administrativverfahren nicht preisgegeben werden.

2. Hat die gemeldete Person keinen behandelnden Arzt oder gibt sie diesen nicht bekannt, so kann die kantonale Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen eine Untersuchung nach Artikel 28a (Fahreignungsuntersuchung) anordnen.

3. Allfällige Schadenersatzforderungen der gemeldeten Person gegen die Behörde, namentlich für Kosten von Fahreignungsuntersuchungen, die aufgrund ungerechtfertigter Meldungen angeordnet wurden, richten sich nach dem jeweiligen kantonalen Verantwortlichkeitsrecht.

(Neu eingefügt und verordnet durch den Bundesrat am 22. Juni 2022, in Kraft seit 1. April 2023)

Der Verweis im Art. 30b Abs. 2 auf den Art. 28a ist falsch und irreführend. Dieser Artikel bezieht sich wiederum auf den Art. 15d Abs. 1 SVG, der beschreibt:

Bestehen Zweifel an der Fahreignung einer Person, so wird diese einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen, namentlich bei:

- a. Fahren in angetrunkenem Zustand ...
- b. Fahren unter dem Einfluss von Betäubungsmittel ...
- c. Verkehrsverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen
- d. Meldung einer IV-Stelle ...
- e. Meldung eines Arztes ...
- f. Hier müsste der Art. 30b Abs. 1 stehen: Meldung einer Privatperson ... Steht er aber nicht!

Was der Gesetzgeber offenbar vergessen hat:

Verfassungsrecht geht Gesetzesrecht vor und Gesetze gehen Verordnungen vor. Bundesrecht geht kantonalem Recht vor und kantonales Recht geht kommunalem Recht vor.

Ist der Bundesrat von allen guten Geistern verlassen? Die Verkehrszulassungsverordnung setzt das übergeordnete Strafrecht (Art. 303 StGB u.a. falsche Beschuldigung) ausser Kraft!

3.3 SELBSTREGULIERUNG ÄLTERER AUTOFAHRENDER

Die Tatsache, dass ältere PW-Lenkende bis etwa zum 80. Lebensjahr kaum ein erhöhtes Kollisionsrisiko pro Person aufweisen, wird häufig auf das Phänomen der Selbstregulation zurückgeführt. Darunter versteht man eine bewusste Anpassung des Fahrverhaltens oder sogar das vollständige Aufgeben des Autofahrens, um altersbedingte Veränderungen in sensorischen, kognitiven und motorischen Fähigkeiten auszugleichen.

Zu den typischen Anpassungen zählen beispielsweise langsames Fahren, das Zurücklegen kürzerer Distanzen sowie das gezielte Meiden von herausfordernden Situationen – etwa das Fahren bei Nacht oder bei schlechtem Wetter. Auch das Einhalten längerer Sicherheitsabstände beim Spurwechsel ist ein solches Verhalten.

Wie stark bestimmte Arten von Vermeidungsverhalten verbreitet sind, etwa das bewusste Vermeiden von Fahrten bei schlechten Wetterbedingungen, welche Faktoren diese Selbstregulation beeinflussen und wie genau dieser Prozess abläuft, ist bis heute nicht abschliessend geklärt. Dennoch deuten verschiedene Studien darauf hin, dass ältere Autofahrende generell sensibel für die Auswirkungen von Alter und Gesundheit auf ihre Fahrkompetenz sind und ihr Verhalten entsprechend anpassen. Sie vermeiden Fahrten, die sie als bedrohlich oder unangenehm empfinden.

Dabei scheint es, dass das Bewusstsein und die Einsicht in eigene funktionale Beeinträchtigungen eine zentrale Voraussetzung für die Aufnahme selbstregulatorischer Massnahmen sind – möglicherweise sogar wichtiger als die tatsächliche Fahrfähigkeit selbst. Genau hier setzen Selbstbeurteilungsinstrumente an: Sie sollen das realistische und angemessene Bewusstsein für die eigenen fahrrelevanten Fähigkeiten stärken und somit selbstregulatorische Anpassungen erleichtern.

3.4 KRITISCHE REFLEXION DES GESETZES «ALTER 75»

Früher war ich der Ansicht, das Gesetz «Alter 75» beruhe auf fundierten Grundlagen und sei entsprechend gut begründet. Diese Annahme hat sich jedoch als Trugschluss erwiesen. Tatsächlich zeigen meine bisherigen Erfahrungen und Recherchen, dass die Umsetzung und die Motivation hinter diesem Gesetz differenzierter betrachtet werden müssen.

Das Bundesamt für Unfallverhütung (bfu) <https://www.bfu.ch/de> beleuchtet im Dossier «im Auto» verschiedene Aspekte rund um das Autofahren im Alter. In diesem Kontext wird deutlich, dass viele der getroffenen Massnahmen nicht zwingend auf einer gesicherten Datenlage oder wissenschaftlichen Erkenntnissen basieren, sondern oftmals andere Beweggründe und Interpretationen eine Rolle spielen. Dadurch wird klar, dass das Gesetz «Alter 75» nicht so solide untermauert ist, wie es auf den ersten Blick erscheint. Vielmehr entspricht es dem Wunsch von Behörden und Politikern, die Menschen zu kontrollieren.

Das BFU setzt auf Prävention:

Das Bundesamt für Unfallverhütung (BFU) verfolgt einen klar präventiven Ansatz, um das Unfallrisiko im Strassenverkehr zu verringern. In den vergangenen zehn Jahren ist die Anzahl schwerer Velounfälle zwar zurückgegangen, dennoch bleibt die Zahl der Todesopfer besorgniserregend: Jährlich sterben weiterhin über 20 Menschen bei Velounfällen, und rund 780 Personen verletzen sich schwer. Besonders auffällig ist der Anstieg der E-Bike-Unfälle. Allein im Jahr 2024 wurden 558 Personen bei E-Bike-Unfällen schwer oder tödlich verletzt.

Ein besonderes Augenmerk gilt dabei den älteren Verkehrsteilnehmenden, die als besonders gefährdet und verletzlich gelten. Statistisch betrachtet haben Personen ab 65 Jahren im Vergleich zu den 45- bis 64-Jährigen ein 2,7-fach erhöhtes Risiko, bei einem Velounfall zu sterben. Gegenüber der unter 45-Jährigen Gruppe steigt das Risiko sogar auf das 5,5-fache. Trotz dieser eindeutigen Datenlage findet dieser Sachverhalt im Gesetz «Alter 75» keinerlei Berücksichtigung, was die Diskrepanz zwischen wissenschaftlicher Erkenntnis und gesetzlicher Regelung deutlich macht.

4 RECHTLICHE ASPEKTE

4.1 GLEICHSTELLUNG VERSTÖSSE BEI MED. UNTERSUCHUNG UND ALKOHOLFAHRT

Nach dem Strassenverkehrsgesetz SVG Art. 15d wird die Verweigerung einer Kontrolluntersuchung gleich sanktioniert wie ein erstmaliges Erwischt werden einer Fahrt im alkoholisierten Zustand. Dies bedeutet, dass die rechtlichen Konsequenzen für beide Verstösse identisch sind und jeweils strafrechtliche Massnahmen nach sich ziehen. Damit wird deutlich, dass sowohl die Missachtung der erforderlichen Kontrolluntersuchung als auch das Fahren unter Alkoholeinfluss als gravierende Verstösse gegen das Strassenverkehrsgesetz gelten.

Aus Sicht des Strassenverkehrsamts wird die Verweigerung einer medizinischen Kontrolluntersuchung wie ein sicherheitsrelevanter Verstoß behandelt.

Gleichzeitig wird kritisiert, dass eine solche Untersuchung nach dieser Sichtweise nur auf richterliche Anordnung verlangt werden könne. Das Strassenverkehrsamt ist keine richterliche Instanz.

Der Gesetzgeber begründet diese Gleichbehandlung mit dem Schutz der Verkehrssicherheit und damit dem Schutz aller Verkehrsteilnehmenden.

4.2 VERHALTEN DES STRASSENVERKEHRSAMTES ST. GALLEN

Im Kanton St. Gallen zeigt sich eine auffällige Besonderheit im Umgang mit den gesetzlichen Grundlagen durch das Strassenverkehrsamt (StVA). Das Amt scheint sich in seiner Praxis über bestehende Gesetze hinwegzusetzen – unabhängig davon, ob es sich um das Obligationenrecht (OR), das Strassenverkehrsgesetz (SVG) oder die rechtlichen Vorgaben des Bundesamts für Gesundheit (BAG) handelt. Diese Vorgehensweise wirft Fragen hinsichtlich der Rechtskonformität und der Kompetenzausübung des StVA auf.

Das StVA rühmt sich mit einem SQS-Zertifikat ISO 9001:2015 auf der offiziellen Webseite. Bei näherem Hinschauen sind jedoch nur die kantonalen Prüfstellen zertifiziert. Das StVA selbst, die Abläufe oder die Einhaltung von Gesetzen wird nicht geprüft.

4.2.1 Entwicklung der Kategorien „Lenker“ im Strassenverkehr

Vor der Einführung der spezifischen Gesetzgebung zum Autofahren ab dem 75. Lebensjahr existierten zwei klar abgegrenzte Kategorien im Strassenverkehr: eine für den Privatverkehr und eine für den Berufsverkehr. Mit der Gesetzesänderung wurde diese Einteilung erweitert, sodass nun insgesamt drei Kategorien bestehen – darunter nun zwei unterschiedliche Kategorien für den Privatverkehr. Diese Veränderung brachte eine zusätzliche Differenzierung für ältere Privatpersonen mit sich.

4.2.2 Praxis der Kontrolluntersuchung vor und nach Gesetzesänderung

Vor der aktuellen Gesetzgebung war es so, dass eine Kontrolluntersuchung nur dann angeordnet wurde, wenn ein Gericht dies veranlasste. Stellte ein Arzt bei einem Patienten Fahruntauglichkeit fest, konnte er ein befristetes Fahrverbot aussprechen. Eine obligatorische Meldung an die zuständigen Behörden war jedoch nicht vorgesehen, sodass die Entscheidungshoheit weitgehend beim behandelnden Arzt beziehungsweise dem Gericht lag.

4.2.3 Neue Praxis nach Einführung der SVG-Artikel

Mit der Einführung der neuen Artikel im Strassenverkehrsgesetz übernahm das Strassenverkehrsamt die Ausführung der entsprechenden Verordnungen weitgehend in Eigenregie. Dabei orientierte sich das Amt jedoch nicht immer strikt an den neuen Artikeln des SVG und wich auch von den Regelungen der schweizerischen Verkehrszulassungsverordnung (VZV) ab. Die Umsetzung erfolgte somit teilweise unabhängig von den massgeblichen gesetzlichen Grundlagen. Auffallend ist zudem, dass zahlreiche der eingeführten Artikel rechtlich bedenklich erscheinen, sodass sich die Verantwortlichen nicht einfach auf das Argument «Gut gemeint – schlecht gedacht» berufen können. Die Zahl der rechtlichen Unstimmigkeiten ist hierfür zu gross.

4.3 RECHTLICHE STELLUNG VON VERORDNUNGEN

Verordnungen werden grundsätzlich von der Exekutive, also der ausführenden Gewalt, erlassen. Im rechtlichen Gefüge sind sie sowohl der Verfassung als auch den Gesetzen nachgeordnet. Das bedeutet, Verordnungen dürfen nicht im Widerspruch zu bestehenden Gesetzen oder der Verfassung stehen. Sie dienen vielmehr dazu, die in den Gesetzen festgelegten Regelungen zu konkretisieren und deren Umsetzung im Detail zu regeln.

Wichtig ist dabei, dass Verordnungen keine zusätzlichen Rechte für die Exekutive schaffen dürfen, die über das hinausgehen, was im Gesetz vorgesehen ist. Die Exekutive ist somit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben gebunden und darf mit einer Verordnung keine eigenständigen, vom Gesetz abweichenden Kompetenzen für sich beanspruchen. Die Einhaltung dieser Hierarchie stellt sicher, dass die Gewaltenteilung und der Schutz vor einer Überdehnung exekutiver Befugnisse gewahrt bleiben.

4.4 RECHTLICHE KONSEQUENZEN UND DIE ROLLE DES ALTERS IM STRASSENVERKEHR

Betrunkene Auto zu fahren, einen Verkehrsunfall zu verursachen oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten, sind Handlungen, die zweifellos strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen können. Das Strafrecht

greift hier, weil es sich um klare Verstösse gegen die Sicherheit im Strassenverkehr handelt, welche die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmender mit sich bringen.

Im Gegensatz dazu stellt das Erreichen des 75. Lebensjahres keine Straftat dar. Es handelt sich hierbei ausschliesslich um eine biologische Tatsache, die keinerlei strafrechtliche Relevanz besitzt. Ebenso ist die viel zitierte, aber nur fiktive Mitwirkungspflicht, also die Verpflichtung, sich im Rahmen der Fahreignungsprüfung ärztlich untersuchen zu lassen, kein Straftatbestand. Eine Nichtbefolgung dieser Mitwirkungspflicht ist nicht mit den oben genannten strafbaren Handlungen gleichzusetzen.

Dennoch verlangt das Strassenverkehrsgesetz (SVG) genau dies: Es setzt eine Gleichstellung der Verweigerung der Kontrolluntersuchung mit strafbaren Handlungen wie Fahren unter Alkoholeinfluss voraus. Damit werden die Konsequenzen für diese beiden sehr unterschiedlichen Sachverhalte rechtlich gleichbehandelt und führen jeweils zu strafrechtlichen Massnahmen. Dies wirft Fragen bezüglich der Angemessenheit und Verhältnismässigkeit auf, da das Gesetz somit eine administrative Pflichtverletzung mit einer klassischen Verkehrsstraftat gleichsetzt.

4.4.1 Verweigerung einer Kontrolluntersuchung

Unter dem Titel "Führerausweisentzug nach einer schweren Widerhandlung" Art. 16c SVG steht:

Abs. 1 Eine schwere Widerhandlung begeht, wer:

- lit. d sich vorsätzlich einer Blutprobe, einer Atemalkoholprobe oder einer anderen vom Bundesrat geregelten Voruntersuchung, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung gerechnet werden muss, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt;*

Abs. 2 Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen für:

- lit. a mindestens drei Monate (aber nicht unbegrenzt, aufspitalärztlichen Ratschlag für ein Jahr)*

Das Strassenverkehrsamt hat ein unbefristetes Fahrverbot verhängt! --> KLAR Gesetzeswidrig!

4.5 VERKEHRSZULASSUNGSVERORDNUNG VS. STRASSENVERKEHRSGESETZ

Zuständigkeiten und Kompetenzkonflikte zwischen Behörden

Innerhalb der Verwaltung gibt es erhebliche Uneinigkeit bezüglich der Zuständigkeit für die verschiedenen Themenbereiche rund um das Strafrecht, das Gesundheitswesen und das Strassenverkehrsrecht. Insbesondere das Strassenverkehrsamt sieht sich oftmals in einer umfassenden Kompetenzposition, die sowohl strafrechtliche als auch gesundheitliche und verkehrsbezogene Aspekte umfasst. Diese Wahrnehmung führt regelmässig zu Überschneidungen und Unklarheiten hinsichtlich der tatsächlichen Verantwortlichkeiten und Entscheidungsbefugnisse der einzelnen Behörden.

Die Situation verdeutlicht, wie komplex und verwoben die Schnittstellen zwischen Strafrecht, Gesundheit und Verkehr in der Praxis sind. Während das Strassenverkehrsamt aus administrativer Sicht agiert, beansprucht es teilweise Kompetenzen in Bereichen, die eigentlich anderen Institutionen wie dem Gesundheitswesen oder der Justiz vorbehalten sind. Das führt nicht nur zu einem Kompetenzgerangel, sondern auch zu Unsicherheiten für betroffene Bürgerinnen und Bürger, da die Abgrenzung der Zuständigkeiten oft nicht klar ersichtlich ist und unterschiedliche Behörden mit abweichenden Einschätzungen und Verfahren involviert sind.

4.5.1 Fahreignungsprüfung

Vom Gesetzgeber erlassen:

Strassenverkehrsgesetz SVG Art. 15d

Abs. e1 Eine Person wegen einer körperlichen oder psychischen Krankheit, wegen eines Gebrechens oder wegen einer Sucht Motorfahrzeuge nicht sicher führen kann.

Abs. 2 Die kantonale Behörde bietet Personen ab dem vollendeten 75. Altersjahr alle zwei Jahre zu einer vertrauensärztlichen Untersuchung auf.

Abs. 3 Ärzte sind in Bezug auf Meldungen nach Abs. e1 vom Berufsgeheimnis entbunden. Sie können die Meldung direkt an die zuständige kantonale Strassenverkehrsbehörde oder an die Aufsichtsbehörde für Ärzte erstatten.

Von der Verwaltung erlassen:

Verkehrszulassungsverordnung VZV Art. 5i

Durchführung der Untersuchungen und Meldung der Ergebnisse

Abs. 1 Die kantonale Behörde stellt dem Arzt oder dem Psychologen alle Akten zur Verfügung, welche die Fahreignung der zu untersuchenden Person betreffen.

Abs. 2 Die Ärzte haben die Untersuchungen nach Art. 11 b, Art. 27 Abs. 1 sowie Art. 65 Abs. 2 Buchstabe d nach den Anhängen 2 und 2a durchzuführen.

Abs. 3 Die Ärzte und Psychologen haben die Untersuchungsergebnisse den kantonalen Behörden mitzuteilen.

Das Problem ist die Deutung der Wörter Meldung, Ergebnis und Berufsgeheimnis. In der Mathematik ist das Ergebnis von zwei plus acht gleich zehn. Das Ergebnis ist nur zehn. Das Ergebnis der vertrauensärztlichen Untersuchung müsste sein – fahrtauglich, fahruntauglich oder fahrtauglich mit Einschränkungen.

Das Strassenverkehrsamt bringt noch eine dritte Interpretation dieser drei Wörter ins Spiel. Unter Ergebnis versteht sie die Patientenakte. Die Meldung hat ausschliesslich an das Strassenverkehrsamt zu erfolgen. Die Frage ist auch, welche kantonale Behörde gemeint ist. Ein Hinweis könnte der Abs. 1. VZV sein, dass die kantonale Behörde die Akten zur Verfügung stellt und dies kann nur die Gesundheitsbehörde sein.

4.5.2 Vom Berufsgeheimnis entbunden?

Nach dem Strassenverkehrsgesetz ist ein Arzt verpflichtet, eine mögliche Fahruntauglichkeit den Behörden zu melden. Meines Wissens und auch aus persönlicher Erfahrung melden die Ärzte nichts den Behörden.

Nach der Verkehrszulassungsverordnung jedoch muss der Arzt die Untersuchungsergebnisse zwingend an die zuständige Behörde melden.

Als Drogenabhängiger oder psychisch Kranker würde ich noch zu einem Arzt gehen, der mich bei den Behörden denunziert? Im Gesetz und auch in der Verordnung ist keine Ausnahme vorgesehen. Was passieren kann, hat man während der Pandemie erfahren.

Das StVA ist anderer Ansicht wie das Gesundheitsdepartement. Gemäss Merkblatt besteht nur ein Melderecht betreffend Fahreignung!

Merkblatt: Schweigepflicht von Gesundheitsfachpersonen:

Verfasst vom Rechtsdienst des Gesundheitsdepartement Kt. St. Gallen (Auszug)

6. Gegenüber wem gilt die Schweigepflicht?

Die Schweigepflicht besteht grundsätzlich gegenüber allen, ausser gegenüber der Patientin oder dem Patienten.

10. Weitere gesetzliche Melderechte und -pflichten

c) **Melderecht** betreffend Fahreignung

Ärztinnen und Ärzte dürfen dem Strassenverkehrsamt oder dem Gesundheitsdepartement ohne Entbindung von der Schweigepflicht Personen melden, die aufgrund ihres Gesundheitszustandes zur sicheren Führung von Motorfahrzeugen nicht (mehr) fähig sind (Art. 15d Abs. 1 Bst. e und Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes [SR 741.01; abgekürzt SVG]).

d) **Meldepflicht** von Beobachtungen zu übertragbaren Krankheiten

<https://www.sg.ch/gesundheit-soziales/gesundheit/meldewesen/uebertragbare-krankheiten.html>

Auch der Rechtsdienst ist der Auffassung, dass der Arzt eine Fahruntauglichkeit an das StVA meldet und das StVA eine medizinische Untersuchung anordnet. Der Arzt meldet dem StVA nur, ob eine beschränkte oder vollständige Fahruntauglichkeit besteht. Der Arzt übermittelt jedoch keine Gesundheitsakten an das StVA.

Das Strassenverkehrsamt verstösst auch gegen den Art. 15d Abs. 3 SVG. Der ungekürzte Text von Abs. 3

Ärzte sind in Bezug auf Meldungen nach Absatz 1 Buchstabe e vom Berufsgeheimnis entbunden. Sie können die Meldung direkt an die zuständige kantonale Strassenverkehrsbehörde oder an die Aufsichtsbehörde für Ärzte erstatten.

Auch das Gesetz verwendet die KANN-Form. (Es drückt eine Fähigkeit, Möglichkeit oder Erlaubnis aus) Die KANN-Form öffnet die willkürliche Auslegung eines Gesetzesartikels.

4.6 EINLADUNG ZUR VERKEHRSMEDIZINISCHEN KONTROLLUNTERSUCHUNG

4.6.1 Aufgebot vom 8. Januar 2024

Abschnitt: Mobilität ist auch im Alter ...

Nach einem BlaBla wird die Verkehrszulassungsverordnung (VZV) zitiert. Anschliessend erfolgt ein weiteres BlaBla, was nur den bereits geschulten Arzt betrifft, aber die Person nicht interessiert oder nicht relevant ist.

Gründe, warum ich der Einladung zur Kontrolluntersuchung nicht nachgekommen bin:

- Ein zeitlich begrenztes, ärztliches Fahrverbot besteht bereits, die Einladung fordert jedoch eine dauerhafte Verzichtserklärung.
- Für eine neue Fahrgenehmigung fängt man von vorne an, also Lernfahrausweis, Fahreignungstest und die unbegründete Hoffnung auf das Wohlwollen von Beamten.
- Altersdiskriminierend (BV Art. 8, Abs. 2)
- Ein Recht auf Einsprache fehlt
- Arztgeheimnis und Patientenrechte in Frage gestellt.
- Anzeige durch einen Denunzianten, mehr dazu in Art. 30 VZV:

Meldung über Fahreignungsmängel anderer Personen

kein DDR-Gesetz, aber abgucken, unwürdiges Denunziantentum

Art. 30 b VZV

1. Meldet eine Privatperson der kantonalen Behörde Zweifel an der Fahreignung einer anderen Person, so kann die kantonale Behörde beim behandelnden Arzt der gemeldeten Person einen Bericht einholen. Auf Wunsch der meldenden Person und bei ihrem Nachweis eines schutzwürdigen Interesses sichert sie dieser Vertraulichkeit zu. Ihre Identität darf auch im Rahmen von Administrativverfahren nicht preisgegeben werden.

2. Hat die gemeldete Person keinen behandelnden Arzt oder gibt sie diesen nicht bekannt, so kann die kantonale Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen eine Untersuchung nach Artikel 28a anordnen.

3. Allfällige Schadenersatzforderungen der gemeldeten Person gegen die Behörde, namentlich für Kosten von Fahreignungsuntersuchungen, die aufgrund ungerechtfertigter Meldungen angeordnet wurden, richten sich nach dem jeweiligen kantonalen Verantwortlichkeitsrecht.

(Neu eingefügt und verordnet durch den Bundesrat am 22. Juni 2022, in Kraft seit 1. April 2023)

Der nächste Schritt des Gesetzgebers ist vorprogrammiert: Meldepflicht!

4.6.2 Formular Kontrolluntersuchung

Der Umfang der im Rahmen der Kontrolluntersuchung einzureichenden medizinischen Unterlagen wird durch diese Dokumente deutlich aufgezeigt. Die Verpflichtung, diese umfassenden medizinischen Informationen dem Strassenverkehrsamt zu übermitteln, stellt einen Eingriff in verfassungsmässig geschützte Rechte dar und steht zudem im Widerspruch zu geltenden kantonalen gesetzlichen Bestimmungen.

Die unterschiedlichen Mindestanforderungen des Strassenverkehrsamtes und der Gesundheitsbehörden sind erheblich.

Vollständiges Formular der medizinischen Kontrolluntersuchung folgt auf den nächsten zwei Seiten.

Verkehrszulassungsverordnung

AS 2015

Anhang 1
(Art. 7, 9, 34 und 65 Abs. 2 Bst. d)

Medizinische Mindestanforderungen

	1. Gruppe	2. Gruppe
	a. Führerausweis-Kategorien A und B b. Führerausweis-Unterkategorien A1 und B1 c. Führerausweis-Spezialkategorien F, G und M	a. Führerausweis-Kategorien C und D b. Führerausweis-Unterkategorien C1 und D1 c. Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport d. Verkehrsexperten
1 Sehvermögen		
1.1 Sehschärfe	besseres Auge: 0,5/schlechteres Auge: 0,2 (einzeln gemessen) Einäugiges Sehen (inkl. Sehschärfe des schlechteren Auges < 0,2): 0,6	besseres Auge: 0,8/schlechteres Auge: 0,5 (einzeln gemessen)
1.2 Gesichtsfeld	Beidäugiges Sehen: Gesichtsfeld horizontal minimal 120 Grad. Erweiterung nach rechts und links minimal 50 Grad. Erweiterung nach oben und unten minimal 20 Grad. Das zentrale Gesichtsfeld muss bis 20 Grad normal sein. Einäugiges Sehen: normales Gesichtsfeld bei normaler Augenbeweglichkeit.	Gesichtsfeld horizontal minimal 140 Grad. Erweiterung nach rechts und links minimal 70 Grad. Erweiterung nach oben und unten minimal 30 Grad. Das zentrale Gesichtsfeld muss auf jedem Auge bis 30 Grad normal sein.
1.3 Doppelsehen	Keine einschränkenden Doppelbilder.	Normale Augenbeweglichkeit (keine Doppelbilder)
1.4 Dämmerungssehen und Blendempfindlichkeit	Keine wesentliche Einschränkung des Dämmerungssehens. Keine wesentlich erhöhte Blendempfindlichkeit.	
2 Hörvermögen		Hörweite für Konversationsprache beidseitig 3 m, bei einseitiger Taubheit 6 m. Keine schweren Erkrankungen des Innen- oder Mittelohres.

Verkehrszulassungsverordnung

AS 2015

	1. Gruppe	2. Gruppe
3 Alkohol, Betäubungsmittel und psychotrop wirksame Medikamente	Keine Abhängigkeit. Kein verkehrsrelevanter Missbrauch.	Keine Abhängigkeit. Kein verkehrsrelevanter Missbrauch. Keine Substitutionstherapie.
4 Psychische Störungen	Keine psychischen Störungen mit bedeutsamen Auswirkungen auf die realitätsgerechte Wahrnehmung, die Informationsverarbeitung und -bewertung, das Reaktionsvermögen und die situationsgerechte Verhaltenssteuerung. Keine Beeinträchtigung von verkehrsrelevanten Leistungsreserven. Keine manische oder erhebliche depressive Symptomatik. Keine erheblichen Persönlichkeitsstörungen, insbesondere keine ausgeprägten dissozialen Verhaltensstörungen. Keine erhebliche Intelligenzminderung.	Keine psychischen Störungen mit bedeutsamen Auswirkungen auf die realitätsgerechte Wahrnehmung, Informationsverarbeitung und -bewertung, das Reaktionsvermögen oder die situationsgerechte Verhaltenssteuerung. Keine Beeinträchtigung von Leistungsreserven. Keine manische oder erhebliche depressive Symptomatik. Keine erheblichen Persönlichkeitsstörungen, insbesondere keine ausgeprägten dissozialen Verhaltensstörungen. Keine erhebliche Intelligenzminderung. Keine rezidivierenden oder phasenhaft verlaufende erhebliche affektive oder schizophrene Störungen.
5 Organisch bedingte Hirnleistungsstörungen	Keine Krankheiten oder organisch bedingte psychische Störungen mit bedeutsamer Beeinträchtigung von Bewusstsein, Orientierung, Gedächtnis, Denkvermögen, Reaktionsvermögen oder andere Hirnleistungsstörung. Keine manische oder erhebliche depressive Symptomatik. Keine verkehrsrelevanten Verhaltensstörungen. Keine Beeinträchtigung von verkehrsrelevanten Leistungsreserven.	Keine Krankheiten mit Beeinträchtigung der Hirnleistungsfähigkeit. Keine organisch bedingten psychischen Störungen.
6 Neurologische Erkrankungen	Keine Erkrankungen oder Folgen von Verletzungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems mit bedeutsamen Auswirkungen auf die Fähigkeit zum sicheren Führen eines Motorfahrzeugs. Keine Bewusstseinsstörungen oder -verluste. Keine Gleichgewichtsstörungen.	Keine Erkrankungen oder Folgen von Verletzungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems. Keine Bewusstseinsstörungen oder -verluste. Keine Gleichgewichtsstörungen.

	1. Gruppe	2. Gruppe
7 Herz-Kreislauf- erkrankungen	Keine Erkrankungen mit einem erhöhten Risiko des Auftretens von anfallartigen Schmerzzuständen, Anfällen von Unwohlsein, einer Verminderung der Hirndurchblutung mit Leistungseinschränkungen oder Bewusstseinsveränderungen oder anderen dauernd oder anfallartig auftretenden Beeinträchtigungen des Allgemeinbefindens. Keine erhebliche Blutdruckanomalie.	Keine Erkrankungen mit einem erhöhten Risiko des Auftretens von anfallartigen Schmerzzuständen, Anfällen von Unwohlsein, einer Verminderung der Hirndurchblutung mit Leistungseinschränkungen oder Bewusstseinsveränderungen oder anderen dauernd oder anfallartig auftretenden Beeinträchtigungen des Allgemeinbefindens. Keine bedeutsamen Rhythmusstörungen. Bei Herzerkrankung normaler Belastungstest. Keine Blutdruckanomalie, die durch eine Behandlung nicht normalisiert werden kann.
8 Stoffwechselerkrankungen	Bei Vorliegen einer Zuckerkrankheit (Diabetes mellitus) muss eine stabile Blutzuckereinstellung ohne verkehrsrelevante Unter- oder Überzuckerungen vorhanden sein. Keine anderen Stoffwechselerkrankungen mit bedeutsamen Auswirkungen auf die Fähigkeit zum sicheren Führen eines Motorfahrzeugs.	Bei Vorliegen einer Zuckerkrankheit (Diabetes mellitus), bei der als Therapie-Nebenwirkung eine Unterzuckerung auftreten oder bei der Allgemeinsymptome einer Überzuckerung vorkommen können, ist die Fahreignung für die Kategorie D oder die Unterkategorie D1 ausgeschlossen. Für die Kategorie C oder die Unterkategorie C1, für die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport sowie bei Verkehrsexperten kann die Fahreignung unter besonders günstigen Umständen gegeben sein. Keine anderen Stoffwechselerkrankungen mit Auswirkungen auf die Fähigkeit zum sicheren Führen eines Motorfahrzeugs oder mit einer Beeinträchtigung der verkehrsrelevanten Leistungsfähigkeit.
9 Krankheiten der Atem- und Bauchorgane	Keine Erkrankungen mit erhöhter Tagesschläfrigkeit und keine anderen Erkrankungen oder Einschränkungen, die sich auf die Fähigkeit zum sicheren Führen eines Motorfahrzeugs auswirken.	Keine Erkrankungen mit erhöhter Tagesschläfrigkeit und keine anderen Erkrankungen oder Einschränkungen, die sich auf die Fähigkeit zum sicheren Führen eines Motorfahrzeugs auswirken oder die verkehrsrelevante Leistungsfähigkeit beeinträchtigen.

	1. Gruppe	2. Gruppe
10 Krankheiten der Wirbelsäule und des Bewegungsapparates	Keine Missbildungen, Erkrankungen, Lähmungen, Folgen von Verletzungen oder Operationen mit bedeutsamen Auswirkungen auf die Fähigkeit zum sicheren Führen eines Motorfahrzeugs, die nicht durch Einrichtungen genügend korrigiert werden können.	

Die kantonale Interpretation der medizinischen Mindestanforderungen gemäss Verkehrszulassungsverordnung VZV

Das vollständige Formular der medizinischen Kontrolluntersuchung folgt auf den nächsten zwei Seiten.

Kanton St.Gallen
Sicherheits- und Justizdepartement



Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt

An die anerkannte Ärztin oder den anerkannten Arzt

Ärztliches Zeugnis – Resultat Fahreignungsuntersuchung

Name, Vorname _____
Geburtsdatum _____
AHV-Nr. _____
(ersichtlich auf der Krankenversicherungskarte)
Adresse _____
PLZ, Ort _____

1. Befunde

1.1 Sehschärfe

rechts	unkorrigiert	_____	korrigiert	_____
links	unkorrigiert	_____	korrigiert	_____

1.2 Es bestehen keine verkehrsmedizinischen relevanten Erkrankungen oder Zustände wie

- ☐ beispielsweise Einschränkung des Gesichtsfelds, fortschreitende Augenkrankheit, Alkohol-, Betäubungsmittel-, Arzneimittelmisbrauch oder -abhängigkeit, Epilepsie oder andere neurologische Erkrankungen, Diabetes, Bewusstseinsstörungen, psychische Erkrankungen, Synkopen, Einschlafneigung, demenzielle Entwicklung, kognitive Defizite
- ☐ Es bestehen die folgenden verkehrsmedizinisch relevanten Erkrankungen oder Zustände _____

2. Schlussfolgerungen

2.1 Die medizinischen Mindestanforderungen (Anhang 1 VZV)

der 1. medizinischen Gruppe

Strasse: Kat. A, A1, B, B1, F, G, M und
Schiff: Kat. A und D sind

- ☐ erfüllt.
☐ nur mit den Auflagen unter Ziffer 3 erfüllt.
☐ nicht erfüllt.

Begründung: _____

der 2. medizinischen Gruppe

Strasse: Kat. C, C1, D, D1, Bewilligung zum berufsmässigen Transport, Verkehrsexpertinnen und -experten und
Schiff: Kat. B und C sind

- ☐ erfüllt.
☐ nur mit den Auflagen unter Ziffer 3 erfüllt.
☐ nicht erfüllt.

Begründung: _____

- 2.2 ☐ Unklares Ergebnis: Die Beurteilung soll von einer anerkannten Ärztin oder einem anerkannten Arzt folgender Stufe vorgenommen werden. ☐ Stufe 3 ☐ Stufe 4
- ☐ Es bestehen ernsthafte Zweifel an der Fahreignung, weshalb bis zur weiteren Abklärung kein Fahrzeug geführt werden darf.

3. Auflagen

3.1 Tragen einer Sehhilfe für ☐ 1. medizinische Gruppe ☐ 2. medizinische Gruppe

- 3.2 Regelmässige ärztliche Kontrolle bei ☐ Ärztin oder Arzt Stufe 2 ☐ Spezialärztin oder -arzt für _____
- ☐ Meldung des Resultats der ärztlichen Kontrolle an die kantonale Behörde in _____ Monat/en

- 3.3 Andere Auflage/n (z.B. Blutzuckermessung vor Antritt der Fahrt bei Diabetesbehandlung mit Hypoglykämie-Gefahr)
- ☐ _____

4. Nächste Kontrolluntersuchung

- ☐ normale Kontrollabstände nach VZV
- ☐ kürzere Kontrollabstände als VZV
- Nächste Kontrolluntersuchung in _____ Monat/en durch Ärztin oder Arzt der ☐ Stufe 1 ☐ Stufe 2

Untersuchungsdatum _____

Global Location Number (GLN) der Ärztin oder des Arztes _____

Stempel und Unterschrift der Ärztin oder des Arztes _____



Für die Ärztin oder den Arzt bestimmt

Ergebnis der ärztlichen Untersuchung

A Anamnese

Verkehrsmedizinische relevante Erkrankungen und Unfallfolgen, Arzneimittelkonsum, Suchtmittelkonsum, Bewusstseinsstörungen, Schwindel, Synkopen, Anfallsleiden, psychische Erkrankungen, Diabetes, andere Stoffwechselstörungen, Hirnleistungsstörungen, Krankheiten mit vermehrter Tagesschläfrigkeit

B Untersuchungsbefunde

1 Allgemeinzustand / Gesamteindruck

2 Sehvermögen

Fernvisus	rechts	unkorrigiert	_____	korrigiert	_____
	links	unkorrigiert	_____	korrigiert	_____
Einäugigkeit	_____	Doppelbilder	_____		
Lichtreaktion	_____	Mobilität	_____		
Gesichtsfeld	_____		_____		

3 Hörvermögen (Schiffahrt bei allen Kat. Anforderung der 2. medizinischen Gruppe / Strasse irrelevant für Gruppe 1)

Konversationssprache _____ Meter (rechts / links) Flüstersprache _____ Meter (rechts / links)
Krankheiten des Innen- oder Mittelohrs _____

4. Haut

☐ ohne Befund

Einstichstellen	_____	auffälliges Nasenseptum	_____
Leber-Stigmata	_____	andere Auffälligkeiten	_____

5. Psyche

☐ ohne Befund

Stimmung	_____	Affekte	_____
Aufmerksamkeit	_____	Konzentration	_____
Gedächtnis	_____	kognitive Defizite	_____
Anhaltspunkte für beginnende Demenz	_____	andere Auffälligkeiten	_____

6 Nervensystem

☐ ohne Befund

Motorik	_____	Sensibilität	_____
Strichgang	_____	Vegetative Zeichen/Tremor	_____

7 Herz-Kreislauf

☐ ohne Befund

Puls	_____	Blutdruck	_____
periphere Pulse	_____	Auskultation/Herzgrenzen	_____
Venen	_____	Insuffizienzzeichen	_____

8 Atmungsorgane

☐ ohne Befund

Torax	_____	obere Luftwege	_____
Auskultation	_____	Perkussion	_____

9 Abdominalorgane

☐ ohne Befund

Leber	_____	andere Auffälligkeiten	_____
-------	-------	------------------------	-------

10 Bewegungsapparat

☐ ohne Befund

Defekte	_____	Lähmungen	_____
Unfallfolgen	_____		
Funktions- und Bewegungseinschränkungen (Kopf- / und Rumpfdrehen)	_____		

11 Andere Auffälligkeiten

Zusatzuntersuchungen (bei begründeter Indikation): Laborbefunde (z.B. Alkoholmarker, Drogenscreening), EKG, Kurztests zur Ermittlung von Hirnleistungsdefiziten (z.B. Trail-Making-Test A und B / Mini-Mental-Status-Test, Uhrentest):

Beurteilung, Diagnosen _____
Untersuchungsdatum _____

Stempel und Unterschrift der Ärztin oder des Arztes _____

zurück

4.6.3 Kommentar: Führen eines Fahrzeugs im Alter

Die in der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) festgelegten Artikel erscheinen teilweise willkürlich. Es wird suggeriert, dass die Fahruntauglichkeit primär mit dem Alter oder bestimmten medizinischen Kriterien zusammenhängt. Allerdings kann eine Fahruntauglichkeit auch unabhängig davon bereits viel früher eintreten. So stellen beispielsweise gestresste oder übermüdete Manager ein mindestens ebenso grosses Risiko im Strassenverkehr dar. Sie könnten, etwa durch überhöhte Geschwindigkeit oder mangelnde Konzentration beim Führen eines Fahrzeugs wie eines Zweieinhalbtönners, die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer erheblich gefährden. Diese Beispiele zeigen auf, dass Fahruntauglichkeit keineswegs ausschliesslich an das Alter oder an spezifische medizinische Diagnosen gekoppelt ist, sondern in vielen Situationen auftreten kann.

4.6.4 Verstoss gegen die Bundesverfassung durch Auslassung von VZV Art. 34

Die Auslassung und Nichterwähnung des Artikels 34 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) stellt einen deutlichen Verstoss gegen die Bundesverfassung, insbesondere Art. 9, dar. Dies betrifft vor allem ältere Personen, da ihnen dadurch wichtige rechtliche Möglichkeiten und Schutzmechanismen bewusst vorenthalten werden. Gerade Artikel 34 VZV bietet die Möglichkeit, den Führerausweis mit bestimmten Beschränkungen zu versehen, statt ihn komplett zu entziehen. Diese Option wird jedoch im Aufgebot «Kontrolluntersuchung» nicht kommuniziert, wodurch eine diskriminierende Behandlung älterer Verkehrsteilnehmer begünstigt wird. Die fehlende Information über diese Regelung verstärkt den Eindruck, dass Fahruntauglichkeit primär mit dem Alter oder bestimmten medizinischen Kriterien begründet wird, obwohl sie in Wirklichkeit viel komplexer ist und auch andere Personengruppen betreffen kann. Das bewusste Weglassen dieses Artikels widerspricht somit dem verfassungsmässigen Anspruch auf Gleichbehandlung und Transparenz.

Auszug Verkehrszulassungsverordnung VZV (Bundesrecht):

Art. 34 Führerausweis mit Beschränkungen

1 Die kantonale Behörde kann den Führerausweis von Personen, welche die medizinischen Mindestanforderungen nach Anhang 1 auch mit Hilfsmitteln nicht mehr vollständig erfüllen, beschränken, statt ihn ganz zu entziehen.

2 Ein Arzt mit der Anerkennung der Stufe 4 muss beurteilen, mit welchen Beschränkungen eine sichere Teilnahme am Verkehr noch möglich ist.

3 Der Führerausweis kann namentlich örtlich, zeitlich, auf bestimmte Strassentypen, auf bestimmte Fahrzeugarten oder auf individuell angepasste oder ausgestattete Fahrzeuge beschränkt werden.

Art. 34 VZV ist in Kraft seit 1. Juli 2016

Die Kosten für eine solche Fahreignungsabklärung variieren je nach den vom Strassenverkehrsamt angeordneten Abklärungsfeldern (z.B. Labor-, Urin- oder Haaranalysen). Rechnen Sie in der Regel mit einem Kostenvorschuss zwischen CHF 1'500 und CHF 2'600.

Was die Ausbildung und Weiterbildung der Ärzte mit der Anerkennungsstufe 1 bis 4 Jahr für Jahr kostet, weiss ich nicht. Der Nutzen für die Gesellschaft jedoch ist gleich Null, was die Statistik beweist.

Behördlicher Wahnsinn, siehe Anhang: AS 2015 Verordnung über die Zulassung von Personen (Auszug VZV)

4.6.5 Rechtliche Zuständigkeit beim Führerausweisentzug

Das Strassenverkehrsamt ist nicht berechtigt, die Fahrberechtigung zeitlich unbeschränkt zu entziehen, dies ist Sache eines Gerichts. Die Behörde kann zwar im Rahmen ihrer Zuständigkeit gewisse Beschränkungen aussprechen oder den Führerausweis vorübergehend entziehen, doch eine dauerhafte Aberkennung der Fahrberechtigung fällt ausschliesslich in den Aufgabenbereich der Gerichte. Damit wird sichergestellt, dass schwerwiegende Eingriffe in die individuellen Rechte, wie sie beim endgültigen Entzug des Führerausweises vorliegen würden, einer unabhängigen gerichtlichen Kontrolle unterliegen. Dies entspricht dem Grundsatz der Gewaltentrennung und gewährleistet einen angemessenen Schutz der Eigentums- und Persönlichkeitsrechte der betroffenen Personen.

4.6.6 Datenschutz und Fachkompetenz im Strassenverkehrsamt

Im Zusammenhang mit der ärztlichen Kontrolluntersuchung stellt sich die Frage, ob die dabei erhobenen, höchst persönlichen medizinischen Daten überhaupt im Strassenverkehrsamt (StVA) gespeichert oder verarbeitet werden sollten. Einerseits bestehen Zweifel an der fachlichen und gesetzeskonformen Kompetenz der Juristen des StVA, solche sensiblen Informationen korrekt zu beurteilen. Andererseits ist kritisch zu hinterfragen, welchen Mehrwert es hat, wenn diese vertraulichen Daten beim StVA vorliegen, oder ist es im Interesse des Autofahrer.

Im Zentrum steht dabei der Datenschutz und die Wahrung der Privatsphäre der betroffenen Personen. Die Weitergabe oder Speicherung medizinischer Informationen sollte nur im unbedingt erforderlichen Rahmen erfolgen und auf das für die Beurteilung der Fahreignung Notwendige beschränkt bleiben. Eine umfassende Offenlegung persönlicher Details ist weder angezeigt noch gerechtfertigt, insbesondere wenn Zweifel an der fachgerechten Handhabung dieser Informationen durch das Strassenverkehrsamt bestehen.

4.6.7 Datenschutz beim Einreichen zur medizinischen Kontrolluntersuchung ab 75

Mit Vollendung des 75. Lebensjahres erhält jede Person vom Strassenverkehrsamt (StVA) die Aufforderung, sich einer medizinischen Kontrolluntersuchung zu unterziehen. Diese Regelung wirft insbesondere aus datenschutzrechtlicher Perspektive Fragen auf. Es stellt sich die berechtigte Frage, inwieweit das Strassenverkehrsamt tatsächlich genaue Informationen über das Alter der betroffenen Person benötigt.

Für die Beurteilung der Fahreignung reicht es grundsätzlich aus, wenn das Strassenverkehrsamt darüber informiert ist, dass die betreffende Person das gesetzlich vorgeschriebene Mindestalter für das Führen eines Fahrzeugs erreicht hat. Detaillierte Angaben zum exakten Alter sind für diesen Zweck nicht zwingend erforderlich. Deshalb sollten entsprechende Informationen nur im unbedingt notwendigen Umfang erhoben und verarbeitet werden, um die Privatsphäre der betroffenen Personen bestmöglich zu schützen. Eine über das Notwendige hinausgehende Datenerhebung widerspricht dem Grundsatz der datenminimierenden Verarbeitung und kann als unverhältnismässig betrachtet werden.

Im Anschluss an die Kontrolluntersuchung und der vorgeschriebenen Übermittlung der Untersuchungsergebnisse an das StVA (siehe Art. 5i Abs. 3 VZV) erhält der Arzt vom StVA die vollständigen Akten zur Verfügung zugestellt, welche die Fahreignung der zu untersuchende Person betreffen. (Art. 5i Abs. 1 VZV)

4.7 BFU: VORSORGLICHER ENTZUG VS. KONTROLLUNTERSUCHUNG

Ein vorsorglicher Entzug des Führerausweises kann aus verschiedenen Gründen erfolgen:

- **Medizinische Gründe:** Körperliche oder neurologische Erkrankungen, die das Fahrvermögen beeinträchtigen, wie schwere Epilepsie, Herz-Kreislauf-Probleme oder altersbedingte Einschränkungen.
- **Psychische Gründe:** Psychische Störungen, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen können.
- **Suchtprobleme:** Verdacht auf Alkohol- oder andere Drogenabhängigkeiten. Die Via-Sicura-Massnahmen sehen zum Beispiel strengere Strafen für Fahren unter Einfluss von psychoaktiven Substanzen vor.
- **Charakterliche Mängel:** Zweifel an der charakterlichen Eignung, ein Fahrzeug sicher zu führen, die auch ausserhalb des Strassenverkehrs auftreten können (z. B. bei Gewalttaten oder anderen kriminellen Handlungen).
- **Auffälliges Fahrverhalten:** Schwere und wiederholte Verkehrsdelikte, die auf eine fehlende Fahreignung hindeuten, wie zum Beispiel Raserdelikte.

5 VERFÜGUNG VOM 22.05.2024 DES STVA'S

Das Strassenverkehrsamt verfügt: (komprimiert)

1. Max Schmid wird der Führerausweis auf **unbestimmte Zeit** entzogen.

Damit ist ab sofort das Recht aberkannt, Motorfahrzeuge aller Kategorien sowie aller Unter- und Spezialkategorien (inkl. Mofa) zu führen.

Diese Massnahme hat auch den Entzug allfälliger Lernfahrausweise und internationaler Führerausweise sowie die Aberkennung ausländischer Führerausweise zur Folge.

2. Der Führerausweis und allfällig vorhandene weitere Ausweise sind spätestens am zweiten Tag nach Eröffnung dieser Verfügung beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Abteilung Administrativmassnahmen, abzugeben oder an diese Abteilung einzusenden.

3. Einem Gesuch um Wiedenzulassung als Motorfahrzeugführer wird entsprochen, sofern aus Sicht einer Ärztin oder eines Arztes der Stufe 3 die Fahreignung befürwortet wird.

4. Einem allfälligen Rekurs wird zufolge Gefahr die aufschiebende Wirkung entzogen. Die Rekursinstanz kann eine gegenteilige Verfügung treffen (Art. 51 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege [sGS 951.1; abgekürzt: VRP]).

5. Max Schmid hat die Verfahrenskosten von Fr. 290.00 zu bezahlen (Rechnung folgt).

5.1 RECHTSGRUNDLAGE: (TEIL DER VERFÜGUNG)

*In Anwendung von Art. 14 Abs. 1 und 2, Art. 16 Abs. 1, Art. 16d Abs. 1 lit. a und Art. 17 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) in Verbindung mit Art. 7, Art. 27, Art. 31 und Art. 33 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (SR 741.51; abgekürzt VZV) sowie Ziff. 206 ff. des kantonalen Verkehrsgebührentarifs (sGS 718.1) wird **verfügt**:*

1. Bemerkungen zu Rechtsgrundlage: (nicht Teil der Verfügung)

Art. 14: Grundvoraussetzung Fahreignung, vertieft in Art. 16 Abs. 1 (SVG)

Ausweise und Bewilligungen sind zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen;

- sie können entzogen werden, wenn die mit der Erteilung im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet werden.

Art. 16d Abs. 1 (SVG) Führerausweisentzug wegen fehlender Fahreignung

Art. 7 VZV Medizinische Mindestanforderungen

Art. 27 VZV Verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchungen

*Abs. 1 b. Die Pflicht, sich einer verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung zu unterziehen, besteht für:
Inhaber eines Führerausweises ab dem vollendeten 75. Altersjahr alle zwei Jahre;*

Art. 31 VZV Verfügung über die Bedingungen zur Wiedererlangung des Führerausweises

Art. 33 VZV Umfang des Entzugs

Abs. 1./2. Entzug des Führerausweises ist zwingend

Abs. 3. Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung, wenn ein Entzug aus medizinischen Gründen verfügt wird.

Abs. 4. Die Entzugsbehörde kann ...

2. Rechtsbeugend oder Amtsmissbrauch ist die Nichterwähnung von Art. 34 VZV

Art. 34 VZV Führerausweis mit Beschränkungen

1 Die kantonale Behörde kann den Führerausweis von Personen, welche die medizinischen Mindestanforderungen nach Anhang 1 auch mit Hilfsmitteln nicht mehr vollständig erfüllen, beschränken, statt ihn ganz zu entziehen.

2 Ein Arzt mit der Anerkennung der Stufe 4 muss beurteilen, mit welchen Beschränkungen eine sichere Teilnahme am Verkehr noch möglich ist.

3 Der Führerausweis kann namentlich örtlich, zeitlich, auf bestimmte Strassentypen, auf bestimmte Fahrzeugarten oder auf individuell angepasste oder ausgestattete Fahrzeuge beschränkt werden.

Auch wenn der Art. 34 in der berüchtigten KANN- Form geschrieben ist, hat die Person das Wissen, dass die Möglichkeit besteht, gegen einen Entscheid Berufung einlegen zu können.

5.2 RECHTSMITTELBELEHRUNG: (TEIL DER VERFÜGUNG)

Gegen diese Verfügung kann innert 14 Tagen seit der Zustellung bei der Verwaltungsrekurskommission, Unterstrasse 28, 9001 St. Gallen, schriftlich Rekurs erhoben werden. Der Rekurs muss unterzeichnet sein, einen Antrag, eine Darstellung des Sachverhaltes und eine Begründung enthalten. Diese Verfügung und allfällige Beweismittel sind dem Rekurs beizulegen. Die Verwaltungsrekurskommission verlangt in der Regel einen Kostenvorschuss. Wird nur die Gebühr angefochten, kann innert 14 Tagen beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Frongartenstrasse 5, 9001 St. Gallen schriftlich Einsprache erhoben werden.

Bemerkungen:

5.2.1 Zuständigkeit

Die Verwaltungsrekurskommission ist im Falle eines unbefristeten Führerausweisentzugs nicht die zuständige Rekursinstanz. Es ist auch nicht Aufgabe der Staatsanwaltschaft, einen solchen Entzug durchzusetzen. Für die Entscheidung und Durchsetzung eines unbefristeten Führerausweisentzugs ist **ausschliesslich ein ordentliches Gericht** zuständig.

5.2.2 Erfahrungen mit der Verwaltungsrekurskommission (VRK):

Im Zusammenhang mit dem Vorgehen der Verwaltungsrekurskommission (VRK) nach Erlass einer Verfügung kann ich mangels persönlicher Erfahrungen keine Details aus eigener Anschauung berichten, da ich diesen Verfahrensweg bislang nicht selbst beschritten habe. Dennoch bietet ein vergleichbarer Fall aus dem Bereich des Steuerrechts eine interessante Perspektive auf die Abläufe und Herausforderungen im Umgang mit behördlichen Entscheidungen.

In diesem Steuerrechtsfall legte ich gegen einen Strafbefehl des Steueramtes Rekurs ein, woraufhin im Urteil ein Freispruch erfolgte. Auffällig war jedoch, dass im Entscheid die gesetzlich vorgeschriebene Behandlung der Entschädigungsfrage nicht berücksichtigt wurde. Dies führte dazu, dass ich eine Beschwerde bei der VRK einreichte, um die ausstehende Entschädigungsfrage klären zu lassen.

Überraschenderweise gelangte meine Beschwerde ohne mein ausdrückliches Zutun oder meiner Ermächtigung direkt beim Verwaltungsgericht St. Gallen (VGerSG). Im Zuge der Bearbeitung dieser Beschwerde wurde eine Entscheidgebühr in Höhe von CHF 350 erhoben. Das Verwaltungsgericht hat die Beschwerde mit der Begründung angenommen, dass sie zuständig seien. Die Entscheidgebühr hat der gleiche Richter damit begründet, dass sie nicht zuständig seien. Ich kann mir vorstellen, dass das Gericht einen Sachbearbeiter beschäftigt, der Beschwerden sachbearbeitet und einen Sachbearbeiter, der die Gebühren begründet und dies als Gerichtsakt bezeichnet.

Anmerkung: berufliche Titel des Richters: Dr. jur. dipl. Ing. FH/SIA (Architekt), dipl. Hdl. (Diplom-Handelslehrer). Seine Berufung hat er offenbar lange nicht gefunden. Heute ist dieser Richter in der Anklagekammer tätig. Wie sich herausstellt, fällt er auch hier mit sehr kreativen Urteilsbegründungen auf.

Die Verwaltungsrekurskommission ist im Falle eines unbefristeten Führerausweisentzugs nicht die zuständige Rekursinstanz. Es ist auch nicht Aufgabe der Staatsanwaltschaft, einen solchen Entzug durchzusetzen. Für die Entscheidung und Durchsetzung eines unbefristeten Führerausweisentzugs ist **ausschliesslich ein ordentliches Gericht** zuständig.

5.3 ERWÄGUNGEN: (TEIL DER VERFÜGUNG)

Motorfahrzeugführer müssen über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen (Art. 14 Abs. 1 SVG). Die Fahreignung setzt unter anderem die erforderliche körperliche und psychische Leistungsfähigkeit zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen voraus (Art. 14 Abs. 2 lit. b SVG).

Wer einen Lernfahr-, Führerausweis oder eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport erwerben will, muss die medizinischen Mindestanforderungen nach Anhang 1 zur VZV erfüllen (Art. 7 Abs. 1 VZV). Inhaber von Führerausweisen bzw. Fahrzeugführer müssen sich aus diesen Gründen sowohl in Abhängigkeit der Ausweiskategorien als auch aufgrund des erreichten Alters im Rahmen von verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen regelmässig ärztlich untersuchen lassen (Art. 27 VZV).

Ausweise und Bewilligungen sind zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen (Art. 16 Abs. 1 Satz 1 SVG).

Der Lernfahr- oder Führerausweis wird einer Person auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn ihre körperliche und geistige Leistungsfähigkeit nicht oder nicht mehr ausreicht, ein Motorfahrzeug sicher zu führen (Art. 16d Abs. 1 lit. a SVG).

Da Sie sich der verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung nicht unterzogen haben, haben Sie die Mitwirkungspflicht verletzt. Daraus können negative Schlüsse auf Ihre Fahreignung abgeleitet werden. Bei dieser Ausgangslage ist der Führerausweis für sämtliche Kategorien auf unbestimmte Zeit zu entziehen.

Für diesen Abschnitt gibt es die rote Karte!

Kommentar zu dieser roten Karte:

Woher kommt dieser Satz: <https://www.sg.ch/verkehr/strassenverkehr/fuehrerausweisentzuege/sicherungsentzug.html> (ausdrucken) gefunden. Dieser Abschnitt ist eine Erfindung des Strassenverkehrsamtes des Kantons St. Gallen! Er hat keine rechtliche Wirkung.

Die Mitwirkungspflicht erlischt, wenn für mich schwere Nachteile entstehen, z.B. ein zeitlich unbestimmter Führerausweisentzug, resp. Fahrverbot. Anstelle der Mitwirkungspflicht gibt es einen Gesetzesartikel, den das Strassenverkehrsamt scheinbar unabsichtlich, in Wahrheit jedoch ganz bewusst nicht erwähnt hat, den Art. 16c SVG unter dem Titel: Strafbestimmungen.

5.3.1 Zu Erwägungen resp. Führerausweisentzug auf unbestimmte Zeit:

Gemäss SR 741.01 Strassenverkehrsgesetz:

5. Titel: Strafbestimmungen

Art. 16c: Führerausweisentzug nach einer schweren Widerhandlung

1 Eine schwere Widerhandlung begeht, wer:

Abs. d. sich vorsätzlich einer Blutprobe, einer Atemalkoholprobe oder einer anderen vom Bundesrat geregelten Voruntersuchung, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung gerechnet werden muss, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt;

2 Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen für:

Abs. a. mindestens drei Monate (aber nicht unbestimmt)

Abs. d. mindestens zwölf Monate, wenn in den vorangegangenen fünf Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren Widerhandlung oder zweimal wegen mittelschweren Widerhandlungen entzogen war;

Wie schon einmal erwähnt, habe ich ein spitalärztliches Nichtfahrgebot von einem Jahr.

5.3.2 Mitwirkungspflicht gilt

- **Sozialversicherungen (AHV, IV, ALV):** Versicherte müssen alles Zumutbare unternehmen, um die Folgen eines Gesundheitsschadens zu mindern, ihre Arbeitsunfähigkeit zu verringern oder eine Invalidität abzuwenden. Dazu gehört die aktive Teilnahme an Eingliederungsmassnahmen.
- **Sozialhilfe:** Hilfesuchende sind verpflichtet, ihre persönlichen und finanziellen Verhältnisse wahrheitsgetreu darzulegen, Unterlagen vorzulegen und aktiv zur Behebung ihrer Notlage beizutragen.
- **Arbeitsrecht (Mitwirkungsgesetz):** Mitarbeitende haben Mitwirkungsrechte und -pflichten bei der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz. Arbeitgeber müssen Beschäftigte bei Gefahrenermittlung und Schutzmassnahmen einbeziehen.
- **Steuerrecht:** Steuerpflichtige müssen Sachverhalte offenlegen, die für die Steuerfestsetzung relevant sind, und benötigte Beweismittel angeben.
- **Verfahrensrecht (ZPO):** Parteien und Dritte sind verpflichtet, bei Beweiserhebungen (z.B. Auskunftspflicht, Zeugenaussagen, Herausgabe von Unterlagen) mitzuwirken.

5.3.3 Rechtsbeugung Nr. 1: Art. 16c SVG ist in der Verfügung nicht erwähnt worden

Die Verfügung, dass der Führerausweis auf unbestimmte Zeit entzogen wird, ist nicht rechtskonform. Nach geltender Gesetzeslage kann ein Führerausweis nur für eine festgelegte Dauer entzogen werden, wie es beispielsweise in Art. 16c Abs. 2 lit. a und d SR 741.01 Strassenverkehrsgesetz geregelt ist. Ein unbefristeter Entzug des Führerausweises ist demnach nicht zulässig. Lediglich ein Gericht ist befugt, in besonders schweren Fällen die Fahrerlaubnis dauerhaft zu entziehen, etwa wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Enteignung vorliegen. In allen anderen Fällen unterliegt der Entzug der Fahrerlaubnis klar definierten zeitlichen Vorgaben und darf nicht willkürlich auf unbestimmte Zeit ausgesprochen werden. Diese Unterscheidung zwischen behördlichem und richterlichem Entzug ist wesentlich für die Rechtssicherheit und den Schutz der betroffenen Personen.

5.3.4 Rechtsbeugung Nr. 2: falscher Weiterzug der Verfügung

Art. 20 EG-StPO b) Staatsanwaltschaft

1 *Die Staatsanwaltschaft vollzieht die übrigen Entscheide und stellt dem Gericht im Verfahren betreffend nachträgliche richterliche Entscheide Antrag, wenn sie nicht selbst zum Entscheid befugt ist. Insbesondere:*

- a) *zieht sie die Geldstrafen, Bussen und Kosten ein;*
- b) *entscheidet sie bei Forderungen aus Verfahrenskosten über deren Stundung, Verrechnung, Abschreibung bei offensichtlicher Uneinbringlichkeit und teilweisen Erlass im Rahmen von Schuldenregulierungen;*
- c) *vollzieht sie die anderen Massnahmen, ausgenommen das **Fahrverbot**;*
- d) *verwertet oder vernichtet sie eingezogene oder beschlagnahmte Gegenstände und Vermögenswerte*

Bemerkungen:

- 1. Die Staatsanwaltschaft ist nicht zuständig in der Sache Fahrverbot
- 2. Das Strassenverkehrsamt hätte die Verfügung an **das erstinstanzliche Gericht überweisen müssen!**

5.4 ADMINISTRATIVMASSNAHMEN

Das Strassenverkehrsamt erteilt eine Verfügung, die in der Abteilung für Administrativmassnahmen landet. Diese Abteilung ist jedoch nicht dafür zuständig, die Rechtmäßigkeit einer Verfügung zu prüfen. Ihr Aufgabenbereich beschränkt sich ausschließlich auf die Umsetzung der entsprechenden Anordnungen.

Im konkreten Fall wurde der Führerausweis nicht freiwillig abgegeben. Daraufhin erhielt die Staatsanwaltschaft beziehungsweise die Polizei den Auftrag, den Führerausweis einzuziehen, da hierfür die Staatsanwaltschaft zuständig ist. Die Staatsanwaltschaft ist aber nicht zuständig in der Sache Fahrverbot. So wurde der Führerausweisentzug auf indirektem Weg, nämlich durch den Einzug des Ausweises durch die Staatsanwaltschaft, letztlich legalisiert – obwohl der ursprüngliche Einzug als rechtswidrig betrachtet werden muss.

5.5 UNTERSCHIED ZWISCHEN FÜHRERSCHEINENTZUG UND FAHRVERBOT

Rechtlich wird nicht vom Führerscheinentzug gesprochen, sondern vom Entzug der Fahrerlaubnis. Das heisst, dass nach einer Straftat die Berechtigung, ein Kraftfahrzeug zu führen, erlischt. Die Fahrerlaubnis stellt die gesetzliche Befugnis dar, am Strassenverkehr teilzunehmen und ein Fahrzeug zu führen. Mit dem Entzug dieser Erlaubnis verliert die betroffene Person das Recht, weiterhin ein Fahrzeug zu lenken.

Demgegenüber sind zeitlich befristete Fahrverbote etwas anderes. Während eines befristeten Fahrverbots muss der Führerschein bei der zuständigen Behörde hinterlegt werden. Nach Ablauf der festgelegten Frist erhält die betroffene Person den Führerschein ohne weitere Auflagen zurück und darf wieder Fahrzeuge führen. Das befristete Fahrverbot ist somit eine temporäre Massnahme, während der Entzug der Fahrerlaubnis einen vollständigen Verlust der Fahrberechtigung bedeutet.

Ein dauerhaft entzogener Führerausweis stellt im rechtlichen Sinne eine Enteignung dar. Wer einmal die Fahrerlaubnis vollständig verliert, steht vor erheblichen Hürden, um diese wieder zu erlangen. Der Weg zurück zur Fahrerlaubnis ist mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden und hängt zudem von der Entscheidungsfreude und dem

Wohlwollen des zuständigen Strassenverkehrsamtes ab. Betroffene müssen sich auf einen aufwändigen und kostenintensiven Prozess einstellen, der keine Garantie auf Erfolg bietet.

6 SCHLUSSWORT

Ein kleines Beispiel, wie raffiniert die Juristen im Strassenverkehrsamt vorgehen, abgesehen von allen anderen offensichtlichen Rechtsverstössen, ist die Weiterleitung des unbefristeten Führerausweisentzugs an die Abteilung für Administrativmassnahmen.

Die Abteilung für Administrativmassnahmen gab der Staatsanwaltschaft den Auftrag, den Führerausweis einzuziehen. Gerechterweise muss ich zugeben, die Staatsanwaltschaft ist zuständig für die Eintreibung von Bussgeldern, aber auch für die Beschlagnahmung von Fahrzeug- und Führerausweisen. Die Details liegen wie so oft im Kleingedruckten! Die Staatsanwaltschaft ist nur dann zuständig, falls ein Gerichtsurteil und ein Auftrag des Gerichts vorliegt.

Für mich ist unser Kantonswappen Sinnbild für die Interpretation von Freiheit und Demokratie im Kanton St. Gallen.



Version der Kantonsverwaltung:

Das grüne St. Galler Wappen besteht aus einem Bündel mit acht Stäben, in deren Mitte ein Beil eingeschlossen ist. Die Stäbe symbolisieren die acht Bezirke, aus denen sich der Kanton laut der ersten Kantonsverfassung von 1803 zusammensetzte. Die Bänder standen für den Zusammenhalt und das Beil für die gemeinsame Stärke. Wofür das Beil wirklich steht, darüber wird geschwiegen.

Bei der ursprünglichen perspektivischen Darstellung waren alle acht Stäbe zu sehen, in der heute üblichen zweidimensionalen Darstellung sind fünf sichtbar. Die Farbe Grün galt 1803 als Farbe der Freiheit.

Weiss deutete man als Farbe der Unschuld: Der neue Staat sollte die Ungerechtigkeit der alten Zeit überwinden.

Historische Bedeutung und Symbolik:

Die Ruten: Symbolisierten die Macht zur körperlichen Züchtigung

Das Beil: Stand für die Macht über Leben und Tod

Um es mit Brecht zu sagen:

«In Erwägung, dass ihr uns mit Gewehren
Und Kanonen bedroht,
Haben wir beschlossen, nunmehr ein schlechtes Leben
Mehr zu fürchten als den Tod.»

Meine Version:

Ich will mit dieser Analyse versuchen, der Verwaltung und der Justiz die Ruten und das Beil wegzunehmen. Meine nächste Analyse widme ich dem Krebsgeschwür der parlamentarischen Rechtspflegekommission.

Diese Analyse ist die Grundlage meiner zukünftigen Straf- und Entschädigungsklagen gegen die erwähnten Behörden.