

AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.476 vom 14. Juli 2022

AG Verwaltungsgericht, 2022-07-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2021.476

FR: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.476 du 14 juillet 2022

IT: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.476 del 14 luglio 2022

Erwägungen

E. 18

August 2020 ausgesagt hatte, dass er die Polizei nicht verständigt habe, sondern dass diese sogleich erschienen sei, nachdem er sein Fahrzeug auf einem Parkplatz am Zwängiweg abgestellt habe (Einvernahme zur Sache vom 18. August 2020, S. 3–5 [Strafakten, act. 3]; vgl. auch Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis vom 22. Januar 2021, S. 4). Hingegen ist – in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Beschwerdeführers – davon auszugehen, dass er sein Fahrzeug gleich nach der Autobahnausfahrt abgestellt hat. Etwas Gegenteiliges lässt sich den Strafakten jedenfalls nicht entnehmen. Daher ist die Feststellung der Vorinstanz, wonach der Beschwerdeführer nach der Kollision "einige Kilometer" weitergefahren sei, entsprechend zu relativieren, nachdem sich der Unfall kurz vor der Autobahnausfahrt zugetragen hat. Ob der Beschwerdeführer daraus etwas zu seinen Gunsten abzuleiten vermag, betrifft jedoch nicht die Feststellung des Sachverhalts, sondern ist eine Rechtsfrage und im vorliegenden Zusammenhang daher nicht von Belang. Dass die Vorinstanz abgesehen davon von den tatsächlichen Feststellungen der Strafbehörde abgewichen wäre, ist nicht erkennbar, entsprechend kann ihr keine falsche Sachverhaltsfeststellung vorgeworfen werden. 3. 3.1. Der Beschwerdeführer führt des Weiteren sinngemäss aus, dass er lediglich wegen Übertretungsdelikten bestraft worden sei und sich das DVI sowie das Strassenverkehrsamt an diese durch die Staatsanwältin vorgenommene rechtliche Würdigung des Sachverhalts zu halten hätten und entsprechend nicht davon abweichen dürften. 3.2. Nach der ständigen bundesgerichtlichen Rechtsprechung sind die Administrativbehörden an die rechtliche Würdigung des Sachverhalts durch die Strafbehörde gebunden, wenn die rechtliche Qualifikation sehr stark von der Würdigung von Tatsachen abhängt, die die Strafbehörde besser kennt als die Verwaltungsbehörde. Dies trifft insbesondere zu, wenn die Strafbehörde im Rahmen des ordentlichen Strafverfahrens die beschuldigte Person persönlich einvernommen hat (BGE 124 II 103, Erw. 1c/bb). 3.3. Im vorliegenden Fall hat zwar kein ordentliches Strafverfahren stattgefunden, jedoch hat die Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis eine einlässliche Befragung des anwaltlich vertretenen Beschwerdeführers durchgeführt. Die Strafbehörde kam dabei zum Schluss, dass der Beschwerdeführer wegen Nichtbeherrschens seines Fahrzeugs, pflichtwidrigen Verhaltens bei einem Unfall und Führens eines nicht betriebssicheren Fahrzeugs gemäss Art. 90 Abs. 1, Art. 92 Abs. 1 sowie Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG schuldig zu

- 9 - sprechen sei. Eine offensichtlich falsche Beurteilung durch die Strafbehörde ist hier nicht erkennbar. Somit ist die Administrativbehörde vorliegend auch hinsichtlich der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts an die strafrichterlichen Erwägungen gebunden. Die Auffassung der Vorinstanz, wonach keine Einvernahme durch die Strafbehörde

stattgefunden habe und daher die Administrativbehörde die rechtliche Würdigung frei wahrnehmen könne, trifft daher nicht zu. Nichtsdestotrotz kann der sinngemässen Ansicht des Beschwerdeführers, wonach die Verurteilung infolge einer Übertretung nicht zur Annahme einer mittelschweren Widerhandlung führen könne, nicht gefolgt werden. Die einfache Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG umfasst sowohl die leichte als auch die mittelschwere Widerhandlung nach Art. 16a und 16b SVG (vgl. BGE 135 II 138, Erw. 2.4 mit Hinweisen). Aus der Anwendung von Art. 90 Abs. 1 SVG lässt sich in administrativrechtlicher Hinsicht einzig das Vorliegen einer schweren Widerhandlung im Sinne von Art. 16c SVG ausschliessen, was jedoch nicht bedeutet, dass dies der Annahme einer mittelschweren Verkehrsgefährdung oder eines mittelschweren Verschuldens entgegenstehen würde (vgl. BGE 128 II 139, Erw. 2c). Strafrechtliche Verurteilungen gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG können demnach zu Massnahmen wegen leichter oder mittelschwerer Widerhandlung führen (PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussenrecht, 2. Aufl. 2015, N. 24 zu Art. 90 SVG). Ebenso wenig lässt sich aus Art. 92 Abs. 1 SVG oder Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG ableiten, dass eine entsprechende Widerhandlung zwingend als leicht einzustufen wäre. Die entsprechenden Einwände des Beschwerdeführers erweisen sich somit als unbehelflich.

4. 4.1. Nach Art. 31 Abs. 1 SVG muss die lenkende Person ihr Fahrzeug ständig so beherrschen, dass sie ihren Vorsichtspflichten nachkommen kann. Die fahrzeugführende Person muss ihre Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden (Art. 3 Abs. 1 Satz 1 VRV). Gemäss Art. 51 Abs. 3 SVG muss bei einem Unfall, bei dem ein Motorfahrzeug oder ein Fahrrad beteiligt und ein Sachschaden entstanden ist, die schädigende Person sofort die geschädigte Person benachrichtigen und Namen und Adresse angeben. Wenn dies nicht möglich ist, hat sie unverzüglich die Polizei zu benachrichtigen. Fahrzeuge dürfen gemäss Art. 29 SVG, welcher der Strafnorm von Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG zugrunde liegt (vgl. BGE 115 IV 144, Erw. 2b), nur in betriebssicherem und vorschriftsgemässem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass die fahrzeugführende Person, Mitfahrende und andere Strassenbenutzerinnen und -benutzer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden.

- 10 - 4.2. Nachdem die Administrativbehörde vorliegend an die rechtliche Würdigung des Sachverhalts durch die Strafbehörde gebunden ist (siehe vorne Erw. 3.3), ist für das Verwaltungsgericht erstellt, dass der Beschwerdeführer die obgenannten Verkehrsregeln verletzt hat. Nachdem es sich bei der Pflicht zur Benachrichtigung der Polizei nicht um eine eigentliche Verkehrsregel handelt (BGE 116 IV 233, Erw. 2d), ist zwar fraglich, ob dem Beschwerdeführer die Verletzung von Art. 51 Abs. 3 SVG im Administrativverfahren vorgehalten werden kann. Dies wäre mit Blick auf Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG nur dann der Fall, wenn aus dieser Pflichtverletzung eine Verkehrsgefährdung resultiert (vgl. LEA UNSELD, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014 [nachfolgend: BSK SVG], N. 133 zu Art. 92 SVG). Angesichts der nachfolgenden Erwägungen braucht diese Frage hier allerdings nicht entschieden zu werden.

5. 5.1. Umstritten ist die Qualifikation der durch den Beschwerdeführer begangenen Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften. Während die Vorinstanz den Vorfall vom 18. August 2020 als mittelschwere Widerhandlung gemäss Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG einstuft, vertritt der Beschwerdeführer die Auffassung, es liege eine leichte Widerhandlung gemäss Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG vor. Nachfolgend ist deshalb zu prüfen, ob die Vorinstanz zu Recht davon ausgegangen ist, dass das Verhalten des Beschwerdeführers unter Art. 16b Abs. 1 lit. a

SVG zu subsumieren ist. 5.2. Im Strassenverkehrsgesetz wird zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung unterschieden (Art. 16a–c SVG). Gemäss Art. 16a SVG begeht eine leichte Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft, wenn ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Abs. 1 lit. a). Nach der Rechtsprechung müssen eine geringe Gefahr und ein leichtes Verschulden kumulativ gegeben sein (BGE 135 II 138, Erw. 2.2.3). Die fehlbare Person wird verwahrt, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis nicht entzogen war und keine andere Administrativmassnahme verfügt wurde (Abs. 3), andernfalls wird der Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen (Abs. 2). Gemäss Art. 16b SVG begeht eine mittelschwere Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a). Nach einer mittelschweren Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen (Abs. 2 lit. a). Gemäss Art. 16c SVG begeht eine schwere Widerhandlung, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a). Nach einer schweren Widerhandlung wird der

- 11 - Führerausweis für mindestens drei Monate entzogen (Abs. 2 lit. a). Die Mindestentzugsdauer darf jedoch nicht unterschritten werden, ausser wenn die Strafe nach Art. 100 Ziff. 4 dritter Satz gemildert wurde (Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG). Die mittelschwere Widerhandlung nach Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG stellt einen Auffangtatbestand dar. Sie liegt vor, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten Widerhandlung nach Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG (geringe Gefahr für die Sicherheit anderer und leichtes Verschulden) und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG (qualifizierte objektive Gefährdung und qualifiziertes Verschulden) gegeben sind. Ist die Gefährdung gering, aber das Verschulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt eine mittelschwere Widerhandlung vor (Urteil des Bundesgerichts 1C_184/2020 vom 9. Juli 2020, Erw. 3.1.4 mit Hinweisen). Die wesentlichen Kriterien zur Unterscheidung von Widerhandlungen sind demnach das Mass der Verkehrsgefährdung und die Schwere des Verschuldens. 6. 6.1. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung setzt ein Warnungsentzug bzw. eine Verwarnung grundsätzlich – in Abgrenzung zum Ordnungsbussenrecht – eine erhöhte abstrakte Gefährdung voraus, worunter die "nahe- liegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung" verstanden wird (BGE 123 II 37, Erw. 1b). Eine für die Anwendbarkeit von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG vorausgesetzte geringe abstrakte Gefahr liegt vor, wenn die Verkehrsregelverletzung typischerweise – adäquat kausal – geeignet ist, eine geringe konkrete Gefahr für die Sicherheit anderer Personen hervorzurufen. Massgebend ist somit die hypothetische konkrete Gefährdung; diese muss gering sein. Dies ist der Fall, wenn die Gefährdung leicht über derjenigen Gefahr liegt, die durch die im Ordnungsbussenverfahren geahndeten Widerhandlungen hervorgerufen wird (RÜTSCHÉ/ WEBER, BSK SVG, N. 5 f. zu Art. 16a SVG). Eine – die Anwendbarkeit von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG ausschliessende – mittelschwere Gefahr liegt definitionsgemäss zwischen der geringen Gefahr im Sinne von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG und der ernstlichen Gefahr im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG. Eine präzise Umschreibung der verschiedenen Gefahrenstufen fällt schwer. Allgemein lässt sich sagen, dass sich die Gefahrenstufen nach dem Ausmass einer hypothetisch angenommenen konkreten Gefährdungssituation beurteilen. Konnte demzufolge nach gewöhnlichem Lauf der Dinge und allgemeiner Lebenserfahrung eine

- 12 - Gefährdungssituation mit mittelgrosser Verletzungswahrscheinlichkeit ein- treten, liegt eine mittelgrosse abstrakte Gefahr vor (RÜTSCHKE/WEBER, a.a.O., N. 10 zu Art. 16b SVG). 6.2. Zur Verkehrsgefährdung erwog die Vorinstanz im Wesentlichen, es sei offensichtlich, dass nach einem Verlust der Herrschaft über das Fahrzeug auf der Autobahn A3 ein erhöhtes Risiko einer Gefährdung und Verletzung von weiteren Verkehrsteilnehmenden geschaffen werde. Es sei glücklichen Umständen zu verdanken, dass zur fraglichen Zeit, in der zwar nur wenig Verkehr geherrscht habe, niemand in den Unfall verwickelt worden sei. Der Beschwerdeführer hätte infolge des Kontrollverlusts über die Herrschaft seines Fahrzeugs zweifellos mit einem anderen Fahrzeug kollidieren können. Er habe somit bereits durch das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs eine zumindest mittelschwere Verkehrsgefährdung verursacht. Durch die defekten Räder, die zerbeulten und lockeren Carrossierteile und das defekte Rücklicht habe das Fahrzeug des Beschwerdeführers zudem Mängel auf- gewiesen, die eine zusätzliche Verletzungsgefahr für Verkehrsteilneh- mende dargestellt hätten. Indem der Beschwerdeführer nach der Kollision mit der Mittelleitplanke mit seinem erheblich beschädigten Personenwagen auf dem Pannestreifen und von der Autobahn in Adliswil bis an den Zwängiweg nach Wollishofen immerhin einige Kilometer weitergefahren sei, habe er eine zusätzliche abstrakte Verkehrsgefährdung geschaffen. Sowohl die Beherrschung des Fahrzeugs als auch das Führen eines Fahr- zeugs in betriebssicherem Zustand seien für die Verkehrssicherheit objek- tiv wichtige Vorschriften, deren Missachtung eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit mit beträchtlicher Unfallgefahr nach sich ziehe und daher objektiv nicht mehr leicht wiege. Es müsse aufgrund der verursach- ten nicht mehr nur leichten Verkehrsgefährdung daher von einer mittel- schweren Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften im Sin- ne von Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG ausgegangen werden. 6.3. Der Beschwerdeführer vertritt im Wesentlichen die Auffassung, dass der auf der Autobahn entstandene Sachschaden unerheblich sei, da er eine zufällige Randerscheinung des Unfalles darstelle. Er habe einen banalen Unfall verursacht und niemand sei gefährdet worden. Daraus eine mittel- schwere Verkehrsgefährdung zu konstruieren, gehe fehl, nachdem der Strafrichter rechtskräftig entschieden habe, dass es sich lediglich um Über- tretungen handle. Zudem habe der Beschwerdeführer, indem er mit seinem defekten Fahrzeug von der Autobahn gefahren sei, gerade eine gefährliche Situation für andere Verkehrsteilnehmer verhindern wollen. Mit seiner kur- zen Wegfahrt via Pannestreifen habe er die Verkehrsgefährdung massiv reduziert. Es sei dadurch keine weitere abstrakte Gefährdung entstanden.

- 13 - 6.4. Ein von der Lenkerin oder vom Lenker nicht mehr beherrschtes Fahrzeug bedeutet insbesondere auf Autobahnen, wo ausschliesslich mit hohen Ge- schwindigkeiten gefahren wird, immer eine ernstliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende. Es besteht vor allem das Risiko von Auffahrunfäl- len mit erheblichen Folgen für die Beteiligten (Urteil des Bundesgerichts 1C_364/2019 vom 4. Februar 2020, Erw. 3.3). Die bundesgerichtliche Rechtsprechung qualifiziert dabei nicht nur Selbstunfälle mit Sachschaden als mittelschwere Widerhandlungen i.S.v. Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_83/2010 vom 12. Juli 2010, Erw. 5.1), son- dern auch Schleuderunfälle auf der Autobahnüberholspur (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6A.14/2005 vom 24. September 2005, Erw. 4; siehe zum Ganzen RÜTSCHKE/WEBER, a.a.O., N. 14 zu Art. 16b SVG mit Hinweisen). Im vorliegenden Fall verlor der Beschwerdeführer bei einer Geschwindig- keit von 100 km/h auf der Autobahn A3 in Fahrtrichtung Zürich unmittelbar vor der Autobahnausfahrt Wollishofen infolge Ablenkung die Herrschaft über sein

Fahrzeug, indem er zunächst leicht nach rechts steuerte und dadurch mit dem rechten Vorderrad auf den angrenzenden, feuchten Grasstreifen geriet, um danach etwas zu stark nach links zu lenken und anschliessend mit der Mittelleitplanke zu kollidieren. Da das Fahrzeug mit der rechten Seite auf die Mittelleitplanke aufprallte und schliesslich auf dem Überholstreifen in entgegengesetzter Fahrtrichtung zum Stehen kam, musste es sich während des Überquerens der beiden Fahrbahnen gedreht haben. Der Beschwerdeführer hätte angesichts dieses Kontrollverlusts über das Fahrzeug ohne Weiteres mit anderen Verkehrsteilnehmenden kollidieren können. Aufgrund des anschliessenden Stillstands auf dem Überholstreifen in entgegengesetzter Fahrtrichtung hätte er zudem – insbesondere bei den nächtlich eingeschränkten Sichtverhältnissen – eine Auffahrkollision herbeiführen können. Auch hätten nachfolgende Verkehrsteilnehmende durch das ausser Kontrolle geratene Fahrzeug auf sehr gefährliche Weise überrascht und dadurch zu unvorhersehbaren Reaktionen verleitet werden können. Nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung hat der Beschwerdeführer durch das Abkommen von der Fahrbahn bei hoher Geschwindigkeit, das unkontrollierte, quer über beide Fahrbahnen erfolgte Drehen, die Kollision mit der Mittelleitplanke sowie das anschliessende Zurückprallen des Fahrzeugs auf die Überholspur der Autobahn für weitere Verkehrsteilnehmende eine Gefährdungssituation mit offensichtlich nicht mehr leichter Verletzungswahrscheinlichkeit geschaffen. Aus dem Umstand, dass dadurch keine Drittpersonen konkret gefährdet wurden, vermag der Beschwerdeführer nichts zu seinen Gunsten abzuleiten. Es ist lediglich einer glücklichen Fügung geschuldet, dass zur fraglichen Zeit keine weiteren Verkehrsteilnehmenden unterwegs waren und daher ein Personenschaden an Dritten ausgeblieben ist. Das Verkehrsaufkommen war um ca. 03.55 Uhr zwar gering, jedoch ändert dies nichts daran, dass der Beschwerdeführer eine nicht mehr als leicht zu wer-

- 14 - tende Gefährdungslage geschaffen hat, welche sich in einem nicht unerheblichen Sachschaden am eigenen Fahrzeug sowie der Mittelleitplanke konkretisiert hat. Der Beschwerdeführer verkennt das Gefahrenpotential der Verkehrssituation, bagatellisiert den Sachschaden und bezeichnet ihn als "zufällige Randerscheinung eines Unfalles". Ausserdem hat er sich selbst dabei verletzt und war aufgrund dessen zumindest bis Ende November 2020 zu 50 % arbeitsunfähig (vgl. ärztliche Bestätigung vom 6. November 2020 [Strafakten, act. 7/6]). Bei gesamthafter Betrachtung und unter Berücksichtigung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung hat der Beschwerdeführer durch das Nichtbeherrschen seines Fahrzeugs für die übrigen Verkehrsteilnehmenden somit zweifellos eine erhöhte abstrakte Gefährdung geschaffen, die sich im darauffolgenden Selbstunfall mit Sachschaden gar verwirklicht hat und die nicht mehr als leicht eingestuft werden kann. Hinzu kommt, dass der Beschwerdeführer mit zwei defekten Rädern sowie abstehenden Carrossierteilen die Autobahn A3 via Ausfahrt Zürich-Wollishofen verlassen und sein Fahrzeug am Zwängiweg in Zürich-Wollishofen abgestellt hat. Er beteuert, dass er damit eine gefährliche Situation für andere Verkehrsteilnehmende habe verhindern wollen. Tatsächlich hat er, indem er sein defektes Fahrzeug von der Überholspur auf den Pannestreifen verschoben hat, die Gefahr eines Zusammenstosses mit weiteren Verkehrsteilnehmenden verringert. Dies entspricht auch dem Sinn und Zweck von Pannestreifen, denn sie sind ausdrücklich für Nothalte bestimmt (Art. 36 Abs. 3 VRV). Jedoch hat er sein Fahrzeug nicht wie vorgesehen unmittelbar auf dem Pannestreifen stehen lassen, die Unfallstelle gesichert und unverzüglich die Polizei informiert, sondern ist – unerlaubterweise (vgl. Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 59 Abs. 2 der

Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]) – auf dem Pannestreifen weitergefahren, um die Autobahn über die nahegelegene Ausfahrt zu verlassen. Aufgrund der defekten Räder war nicht auszuschliessen, dass das Fahrzeug bei Auftreten einer unvorhergesehenen Verkehrssituation allenfalls nicht mehr ordnungsgemäss reagiert hätte und sich möglicherweise nicht mehr hätte abbremsen oder steuern lassen, ohne die Kontrolle darüber zu verlieren. Durch die Fahrt auf dem Pannestreifen hat der Beschwerdeführer daher nicht nur eine Gefahr für Verkehrsteilnehmende auf der Fahrbahn geschaffen, sondern auch für jene, welche den Pannestreifen infolge eines Nothalts hätten benutzen müssen. Der Beschwerdeführer ist nach der Autobahnausfahrt zudem mit seinem defekten Fahrzeug und einer Geschwindigkeit von ca. 10–15 km/h auf dem Zwängiweg gefahren. Auch hier hätte aufgrund der defekten Räder die bei einer unvorhergesehenen Verkehrssituation geforderte ordnungsgemässe Reaktion ausbleiben können. Weitere Verkehrsteilnehmende mussten ausserdem nicht mit einem derart langsam fahrenden Fahrzeug auf der Strasse rechnen und hätten dadurch zu Fehlreaktionen verleitet werden können. Der Beschwerdeführer hat dabei die Gefahr einer Auffahrkollision erhöht. Sein Verhalten,

- 15 - insbesondere das Fahren mit zwei defekten Rädern, hat nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Verkehrssicherheit somit zusätzlich gefährdet. Insgesamt ist in Übereinstimmung mit der Vorinstanz von einer nicht mehr leichten und damit mindestens mittelschweren Verkehrsgefährdung auszugehen. Dem Einwand des Beschwerdeführers, wonach eine mittelschwere Verkehrsgefährdung nicht konstruiert werden könne, nachdem die Strafbehörde ihn wegen Übertretungstatbeständen verurteilt habe, kann entsprechend nicht gefolgt werden (vgl. auch vorne Erw. 3.3).

7. 7.1. Der Entzug des Führerausweises im Sinne von Art. 16 ff. SVG setzt neben einer konkreten oder jedenfalls erhöhten abstrakten Gefährdung anderer Rechtsgüter stets kumulativ ein Verschulden der fahrzeugführenden Person voraus. Schuldhaft handelt, wer einen Tatbestand vorsätzlich oder fahrlässig erfüllt. Ist die Tat darauf zurückzuführen, dass die straffällige Person die Folgen ihres Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder nicht darauf Rücksicht genommen hat, so begeht sie das Delikt fahrlässig. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn die betroffene Person die Vorsicht nicht beachtet, zu der sie nach den Umständen und nach ihren persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 des Schweizerischen Strafgesetzbuchs vom 21. Dezember 1937 [StGB; SR 311.0]). Ein leichtes Verschulden – das neben einer geringen Gefährdung kumulativ gegeben sein müsste, damit eine Widerhandlung als leicht im Sinne von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG eingestuft werden könnte – liegt vor, wenn der fahrzeugführenden Person, die sich im Verkehr grundsätzlich richtig verhält, nur eine leichte Unaufmerksamkeit vorgeworfen werden kann oder wenn die Verkehrsregelverletzung letztlich auf das Zusammenspiel unglücklicher Umstände zurückzuführen ist (RÜTSCHÉ/WEBER, a.a.O., N. 8 zu Art. 16a SVG mit Hinweisen). Hingegen ist ein mittelschweres Verschulden anzunehmen, wenn eine elementare Verkehrsregel verletzt wird und für die Durchschnittslenkerin oder den Durchschnittslenker erkennbar sein müsste, dass dadurch Dritte gefährdet werden können. Ein mittelschweres Verschulden liegt insbesondere dann vor, wenn der fahrzeugführenden Person mehr als nur eine leichte Unaufmerksamkeit vorgeworfen werden kann (RÜTSCHÉ/WEBER, a.a.O., N. 12 zu Art. 16b mit Hinweisen).

7.2. Die Vorinstanz führte zum Verschulden sinngemäss aus, der Beschwerdeführer habe in Bezug auf das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs zumindest fahrlässig gehandelt. Nach der Kollision wäre er zudem verpflichtet gewesen, sich zu vergewissern, ob sich sein Fahrzeug noch in einem

betriebs-

- 16 - sicheren und vorschriftsgemässen Zustand befinde. Dies habe er in pflicht- widriger Unvorsichtigkeit unterlassen. In Würdigung sämtlicher Umstände könne daher nicht mehr von einem leichten Verschulden ausgegangen werden. Entsprechend treffe den Beschwerdeführer ein mittelschweres Verschulden. 7.3. Der Beschwerdeführer bringt im Wesentlichen vor, er sei weder gerast noch sei er gemeingefährlich auf der Autobahn gefahren. Auch habe er we- der unter Drogen- noch unter Alkoholeinfluss gestanden. Er sei nur durch den Blitz erschrocken und habe falsch reagiert. Dass er das Fahrzeug von der Unfallstelle weggefahren und diese selbständig geräumt habe, sei zu- dem positiv zu würdigen. Das Verschulden sei in Würdigung der Gesamt- umstände, der Strafbestimmungen und der sehr tiefen Busse daher als ge- ring bzw. leicht einzustufen. 7.4. Wie die Vorinstanz zu Recht ausführt, gehört die ständige Beherrschung des Fahrzeugs zu den elementarsten Verkehrsregeln im Strassenverkehr (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_1404/2019 vom 17. August 2020, Erw. 3.4; vgl. ANDREAS ROTH, BSK SVG, N. 1 zu Art. 31 SVG;). Das Führen eines Fahrzeugs in betriebssicherem Zustand ist ebenfalls als wichtige Ver- kehrsvorschrift zu betrachten (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_588/2015 vom 14. April 2016, Erw. 2.3). Die bewusste oder unbewusste Verletzung elementarer Verkehrsregeln und der sich daraus ergebenden Sorgfalts- pflichten darf nicht leichtgenommen werden. Die Strafbehörde hat den Be- schwerdeführer insbesondere gestützt auf Art. 90 Abs. 1 SVG sowie Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG verurteilt, was das Vorliegen eines Verschuldens voraus- setzt. Nachdem die Administrativbehörde vorliegend an die rechtliche Wür- digung des Sachverhalts durch die Strafbehörde gebunden ist, wonach den Beschwerdeführer ein Verschulden trifft, und die Qualifikation der Ver- kehrsgefährdung als mittelschwer (siehe vorne Erw. 6.4) die Annahme ei- ner leichten Widerhandlung gemäss Art. 16a SVG von vornherein aus- schliesst, kann die Frage, ob dem Beschwerdeführer ein leichtes oder mit- telschweres Verschulden anzulasten ist, vorliegend offengelassen werden. Im Übrigen gehen die Ausführungen des Beschwerdeführers, soweit sie sich auf Strassenverkehrsdelikte beziehen, die er nicht begangen habe (Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Fahren unter Alko- hol- oder Drogeneinfluss), an der Sache vorbei und sind für die konkrete Beurteilung des vorliegenden Falls somit unbehelflich. 8. Zusammenfassend und im Sinne einer Gesamtwürdigung ist festzuhalten, dass die vom Beschwerdeführer begangene Widerhandlung unter Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG zu subsumieren ist. Die von der Vorinstanz vorgenom- mene Qualifikation, wonach es sich um eine mittelschwere Widerhandlung

- 17 - handelt, ist daher nicht zu beanstanden. Der Führerausweis des Beschwer- deführers ist dementsprechend für mindestens einen Monat zu entziehen (Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG). Eine Unterschreitung dieser gesetzlichen Min- destentzugsdauer ist im vorliegenden Fall ausgeschlossen (Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG). Nachdem diese vorliegend nicht überschritten wurde, fällt die Berücksichtigung einer allfälligen beruflichen Angewiesenheit auf den Füh- rerausweis ausser Betracht. Die verfügte Entzugsdauer von einem Monat gemäss Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG ist demnach rechtmässig. Die Be- schwerde ist vollumfänglich abzuweisen. III. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Beschwerdeführer die verwal- tungsgerichtlichen Verfahrenskosten zu tragen (§ 31 Abs. 2 VRPG). Eine Parteientschädigung ist nicht auszurichten (§ 32 Abs. 2 VRPG). Das Verwaltungsgericht erkennt:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.