

# **AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2023.62 vom 16. Oktober 2023**

AG Verwaltungsgericht, 2023-10-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag\\_verwaltungsgericht\\_WBE.2023.62](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2023.62)

FR: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2023.62 du 16 octobre 2023

IT: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2023.62 del 16 ottobre 2023

## **Erwägungen**

### **E. 4.1**

Gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG sind Signale und Markierungen stets zu befol- gen. Nach Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindig- keit der Motofahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstge- schwindigkeit für Fahrzeuge beträgt in Ortschaften unter günstigen Stras- sen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV). Sie gilt im ganzen dichtbebauten Gebiet der Ortschaft, wobei sie beim Sig- nal "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" beginnt und beim Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell" endet (Art. 4a Abs. 2 VRV; vgl. auch Art. 22 Abs. 1 und 3 SSV).

### **E. 4.2**

Der Beschwerdeführer hat die innerorts geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um (toleranzbereinigte) 26 km/h überschritten, wobei er die gemessene Geschwindigkeit von 76 km/h (nach Abzug der Toleranz) nicht bestreitet und sinngemäss gar anerkennt, eine Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften begangen zu haben (vgl. Beschwerde, S. 11). Wie bereits erwähnt (siehe vorne Erw. 3.3), ist vorliegend von einer Strecke mit Innerortscharakter auszugehen, weshalb für das Verwaltungsgericht in Übereinstimmung mit der Strafbehörde feststeht, dass der Beschwerdefüh- rer die hiervor aufgeführten Verkehrsregeln verletzt hat.

### **E. 5.1**

Das Strassenverkehrsgesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittel- schweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a–c SVG). Eine leichte Wi- derhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine ge- ringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und die betreffende Per- son nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG). Gemäss Art. 16b SVG begeht eine mittelschwere Widerhandlung, wer durch Verlet- zung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft

- 12 - oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a). Nach einer mittelschweren Widerhand- lung 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 Führerausweis für mindestens drei Mo- nate entzogen (Abs. 2 lit. a). Die Mindestentzugsdauer darf nicht unter- schritten werden, ausser wenn die Strafe nach Art. 100 Ziff. 4 Satz 3 SVG gemildert wurde (Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG). Die mittelschwere Widerhandlung nach Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG stellt ei- nen Auffangtatbestand dar. Sie liegt vor, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten Widerhandlung nach Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG (ge- ringe 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 qualifizier- tes Verschulden) gegeben sind. Ist die Gefährdung gering, aber das Ver- schulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt eine mittelschwere Widerhandlung vor (Urteil des Bundesge- richts 1C\_163/2023 vom 9. März 2023, Erw. 2.3 mit Hinweisen). Die we- sentlichen Kriterien zur Unterscheidung von Widerhandlungen sind dem- nach das Mass der Verkehrsgefährdung und die Schwere des Verschul- dens. Ausländische Führerausweise können nach den gleichen Bestimmungen aberkannt werden, die für den Entzug des schweizerischen Führerauswei- ses gelten (Art. 45 Abs. 1 VZV).

## **E. 5.2**

Die Vorinstanz legte im angefochtenen Entscheid im Wesentlichen dar, dass der Beschwerdeführer aufgrund der erheblichen Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit und der grossen Anzahl an von ihm zu verarbeiten- den Reizen eine schwere Verkehrsgefährdung verursacht habe (angefoch- tener Entscheid, Erw. III/4c). Zudem wiege das Verschulden schwer, da er zumindest grobfahrlässig gehandelt habe und keine Ausnahmesituation vorliege, in welcher er aus nachvollziehbaren Gründen gemeint habe, er befinde sich nicht mehr im Innerortsbereich (angefochtener Entscheid, Erw. III/5b). Demgegenüber stellt sich der Beschwerdeführer im Wesentlichen auf den Standpunkt, dass eine erhebliche Gefahr vorliegend nicht ersichtlich sei, da namentlich aufgrund der richtungstrennten Fahrspuren sowie der fehlen- den Fussgängerstreifen, Trottoire, Fahrradspuren und Häuser neben der Strasse jede Gefährdung der Fussgänger, der Fahrradfahrer sowie des Ge- genverkehrs weg falle, zumal ein baulich abgetrennter Fuss- und Fahrweg bestehe (vgl. Beschwerde, S. 9 f.). Hinzu komme, dass pandemiebedingt weniger Verkehrsteilnehmende auf den Strassen unterwegs gewesen

- 13 - seien, weshalb die Anzahl der zu verarbeitenden Reize sehr viel kleiner als üblich ausgefallen sei (Beschwerde, S. 7). Zudem treffe ihn nur ein mittel- schweres Verschulden, da er sich lediglich pflichtwidrig unachtsam, nicht aber rücksichtslos gegenüber fremden Rechtsgütern verhalten habe. Er sei zwar zu schnell gefahren, jedoch könne aufgrund der idealen Sicht- und Witterungsverhältnisse, des Ausbaustandards der Strasse, der optischen Erscheinung als Autobahneinfahrt und damit rechtlich gesehen als Ausser- ortsstrecke sowie des geringen Verkehrs nicht auf ein klassisch rücksichts- loses Verhalten geschlossen werden (Beschwerde, S. 10 f.). Ausserdem habe er aus nachvollziehbaren Gründen gemeint, dass er sich nicht mehr im Innerortsbereich befinde, weshalb der vom Bundesgericht vorgesehene Ausnahmefall zutreffe (vgl. Beschwerde, S. 7).

## **E. 6.1**

In objektiver Hinsicht verlangt Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG eine durch die Verletzung von Verkehrsregeln hervorgerufene ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer bereits bei einer "erhöhten ab- strakten Gefährdung" gegeben, wobei die erhöhte abstrakte Gefahr die "naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung" voraussetzt (BGE 123 II 37, Erw. 1b; vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_63/2021 vom 11. November 2021, Erw. 4.1). Dabei ist "ernstliche" Ge- fahr gleichbedeutend mit "grosser" Gefahr oder "schwerer" Gefährdung. Wie bei allen Widerhandlungstatbeständen nach Art. 16a ff. SVG ist die abstrakte Gefährdung massgebend. Die Regelverletzung durch die fahr-

zeugführende Person muss daher nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung geeignet sein, eine ernstliche bzw. grosse konkrete Gefahr für die Sicherheit anderer hervorzurufen. Ernstlich ist die Gefahr dann, wenn in der hypothetisch angenommenen konkreten Gefährdungssituation ein hohes Unfall- und Verletzungsrisiko besteht. Entscheidend ist dabei die Wahrscheinlichkeit einer Verletzung: Ist diese als hoch einzustufen, liegt ein sehr gefährliches Verhalten und damit eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit Dritter i.S.v. Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG vor (RÜTSCHHE/WEBER, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 8 zu Art. 16c SVG).

## **E. 6.2**

Bei den Vorschriften über die Geschwindigkeit handelt es sich gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung um elementare Verkehrsregeln. Sie sind wesentlich für die Sicherheit des Strassenverkehrs (Urteil des Bundesgerichts 6B\_222/2022 vom 18. Januar 2023, [nicht in BGE 149 IV 50 publiziert] Erw. 2.1.2 mit Hinweisen). Das Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die zulässige Höchstgeschwindigkeit bedeutet eine Gefährdung des Verkehrs. Nach konstanter Rechtsprechung des Bundesgerichts ist eine schwere Verkehrsgefährdung im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG un-

- 14 - geachtet der konkreten Umstände zu bejahen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h um 25 km/h oder mehr überschritten wird (BGE 123 II 37, Erw. 1d; Urteil des Bundesgerichts 1C\_63/2021 vom

## **E. 11**

November 2021, Erw. 4.1.1; vgl. auch BGE 132 II 234, Erw. 3.2 = Pra 2006 Nr. 150 S. 1027). Diese aus Gründen der Rechtsgleichheit zwingende Schematisierung entbindet die Entzugsbehörde allerdings nicht, den Umständen des Einzelfalls Rechnung zu tragen. Sie hat namentlich zu prüfen, ob besondere Umstände vorliegen, welche die Verkehrsregelverletzung weniger gravierend erscheinen lassen (Urteil des Bundesgerichts 1C\_464/2020 vom 16. März 2021, Erw. 3.2 mit Hinweisen). Am 20. März 2020 hat der Beschwerdeführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf einer Innerortsstrecke nach Abzug der Toleranz um 26 km/h überschritten, weshalb unter Berücksichtigung der dargestellten Rechtsprechung grundsätzlich von einer schweren Verkehrsgefährdung auszugehen ist. Da sich die Gefahrenlage innerorts wesentlich von jener auf einer Ausserortsstrecke oder einer Autobahneinfahrt unterscheidet, stellt eine übersetzte Geschwindigkeit insbesondere innerorts eine erhebliche Gefahr dar (vgl. BGE 123 II 37, Erw. 1d). Die Zahl der von der Lenkerin oder vom Lenker zu verarbeitenden Reize ist innerorts grösser als ausserorts und auf einer Autobahn(einfahrt), was eine gesteigerte Aufmerksamkeit erfordert. Zudem sind innerorts üblicherweise viele schwache Verkehrsteilnehmende vorhanden (Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende), die – vor allem Kinder und ältere Menschen – einem besonderen Risiko ausgesetzt sind. Ferner besteht eine erhöhte Gefahr von Seitenkollisionen (BGE 123 II 37, Erw. 1d). Es trifft zwar zu, dass im vorliegenden Fall keine schwächeren Verkehrsteilnehmenden konkret involviert waren. Mit Fussgängerinnen und Fussgängern musste mangels eines Fussgängerstreifens sowie Trottoirs direkt bei der Messstelle denn auch nicht gerechnet werden. Auch Gegenverkehr war infolge der richtungsgetrennten Fahrbahnen nicht zu erwarten. Hingegen steht nicht fest, dass Fahrradfahrenden das Befahren der rechten Fahrspur untersagt wäre, zumal keine dahingehenden Verbotsschilder ersichtlich sind.

Dass sich auf der nahegelegenen Signalstrasse ein baulich abgetrennter Fuss- und Fahrradweg befindet, widerspricht der Möglichkeit der Benützung der rechten Fahrbahn der Schwarzwaldallee durch Fahrrad-fahrende nämlich nicht. Daher muss auch auf Höhe der Messstelle zumin- dest mit Fahrradfahrenden als schwache Verkehrsteilnehmende, die sich in Richtung der signalisierten Nebenstrasse fortbewegen, gerechnet wer- den. Ausserdem besteht auf der Höhe der Messstelle eine erhöhte Gefahr von Seitenkollisionen, da nicht nur Spurwechsel auf der Schwarzwaldallee selbst, sondern auch das Einbiegen von der Stoppstrasse auf die Schwarz- waldallee möglich ist. Auch diese Verkehrsteilnehmenden dürfen sich, selbst wenn sie wartepflichtig sind, gestützt auf den Vertrauensgrundsatz darauf verlassen, dass – insbesondere auf einer Strecke mit einer sehr un- übersichtlichen respektive anspruchsvollen Verkehrssituation – nicht ein

- 15 - Fahrzeug mit einer derart übersetzten Geschwindigkeit herannaht (BGE 121 II 127, Erw. 4a mit Hinweis). Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass das allgemeine Verkehrsaufkommen und damit die zu verarbeitenden Reize während des Lockdowns geringer waren als üb- lich. Diesbezüglich ist zum einen darauf hinzuweisen, dass aus den Akten nicht hervorgeht, wie hoch das Verkehrsaufkommen im Tatzeitpunkt tat- sächlich war. Jedenfalls steht nicht fest, dass gar kein Verkehr herrschte. Zum anderen besteht bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung um 52 % gerade in Innerortsbereichen auch bei wenigen Verkehrsteilnehmenden ein erhebliches Risiko, dass der Beschwerdeführer bei einem überraschenden Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender oder bei Hindernissen nicht mehr sachgerecht hätte reagieren können. Vor diesem Hintergrund hat die Vorinstanz daher zu Recht festgehalten, dass die Gefahr einer Kollision nicht auszuschliessen war. Dass es innerorts mehr Reize zu verarbeiten gilt als ausserorts, stellt der Beschwerdeführer nicht grundsätzlich in Ab- rede. Neben den von der Vorinstanz erkannten Reizen (Lichtsignale, Mög- lichkeit des Spurwechsels, Zufahrt auf die Schwarzwaldallee via Stopp- strasse; angefochtener Entscheid, Erw. III/4c) erforderten auch die sehr un- übersichtliche Verkehrssituation mit den verschiedenen Signalisations- tafeln sowie allfällige weitere Verkehrsteilnehmende (insbesondere Fahr- radfahrende) selbst bei geringerem Verkehrsaufkommen eine erhöhte Auf- merksamkeit des Beschwerdeführers. Ihm kann daher nicht gefolgt wer- den, soweit er geltend macht, die Anzahl der zu verarbeitenden Reize sei gering gewesen. Im vorliegenden Fall sind insgesamt somit keine besonderen Umstände er- sichtlich, welche die Verkehrsregelverletzung weniger gravierend erschei- nen lassen respektive die eine von der bundesgerichtlichen Rechtspre- chung abweichende Beurteilung aufdrängen würden. Dementsprechend ist – in Übereinstimmung mit der Vorinstanz – davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer durch das Überschreiten der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 26 km/h nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung eine schwere Verkehrsge- fährdung geschaffen hat. 7. 7.1. Eine Widerhandlung im Sinne von Art. 16 ff. SVG setzt neben einer kon- kreten oder jedenfalls erhöhten abstrakten Gefährdung anderer Rechtsgü- ter 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 straffällige Person die Vor-

- 16 - sieht 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]). In subjektiver Hinsicht verlangt die Anwendung von Art. 16c SVG ein schweres Verschulden (Urteil des Bundesgerichts 1C\_25/2016 vom 4. Juli 2016, Erw. 2.1). Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts zum wörtlich mit der Formulierung von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG übereinstimmenden Art. 90 Abs. 2 SVG begeht eine grobe Verkehrsregelverletzung, wer sich rücksichtslos oder sonst wie schwerwiegend regelwidrig verhalten hat. Ein schweres Verschulden liegt immer vor, wenn sich die straffällige Person der Gefährlichkeit ihrer Fahrweise bewusst ist. Bei fahrlässigem Handeln muss zumindest grobe Fahrlässigkeit gegeben sein. Grobe Fahrlässigkeit kann auch vorliegen, wenn die straffällige Person die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmender pflichtwidrig gar nicht in Betracht gezogen, also unbewusst fahrlässig gehandelt hat. In solchen Fällen ist grobe Fahrlässigkeit zu bejahen, wenn die straffällige Person ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern offenbart. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133, Erw. 3.2 mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 1C\_453/2018 vom 22. August 2019, Erw. 3.3 mit Hinweisen). Je schwerer dabei die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (BGE 142 IV 93, Erw. 3.1 mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 6B\_466/2022 vom 9. September 2022, Erw. 2.3.1).

7.2. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit gehört zu den elementarsten Pflichten einer fahrzeugführenden Person und ist für die Gewährleistung der Sicherheit des Strassenverkehrs unabdingbar. Die bewusste oder unbewusste Verletzung dieser Verkehrsregeln und der sich daraus ergebenden Sorgfaltspflichten darf nicht leichtgenommen werden (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2020.45 vom 21. Juli 2020, Erw. II/8.4.2). Gemäss Bundesgericht handelt derjenige mindestens grobfahrlässig, welcher innerorts die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 25 km/h oder mehr überschreitet. Der subjektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung ist diesfalls regelmässig zu bejahen. Eine Ausnahme kommt in Betracht, wenn die Lenkerin oder der Lenker aus nachvollziehbaren Gründen gemeint hat, sie oder er befinde sich noch nicht oder nicht mehr im Innerortsbereich (BGE 123 II 37, Erw. 1f; Urteil des Bundesgerichts 1C\_215/2009 vom 13. Januar 2010, Erw. 11). Wie die Vorinstanz zu Recht festhielt, hat der Beschwerdeführer die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit um 52 % überschritten. Eine derart hohe Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit kann bei genügender Aufmerksamkeit objektiv betrachtet nicht unbemerkt bleiben, ausser er hätte aus nachvollziehbaren Gründen davon ausgehen dürfen, er befinde sich nicht oder

- 17 - nicht mehr im Innerortsbereich. Dass hier eine derartige Ausnahmesituation vorliegen würde, ist jedoch – wie nachfolgend aufgezeigt – nicht erkennbar. Der Beschwerdeführer hat als Fahrzeuglenker auf die Signalisation im Strassenverkehr zu achten. Er macht nicht geltend, dass er die Geschwindigkeitsbeschränkung bei der Ortseinfahrt von Basel übersehen hätte. Ihm muss – aufgrund seiner Angaben – zudem bewusst gewesen sein, dass zumindest im Bereich der vorletzten Verzweigung vor der Messstelle die innerorts generell zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h galt (siehe vorne Erw. 3.3.2). Wie erläutert, weist der Bereich ab der vorletzten Verzweigung bis zur Messstelle nicht das optische Erscheinungsbild einer Ausserortsstrecke oder einer Autobahneinfahrt auf (vgl. vorne Erw. 3.3.2). Folglich hätte der Beschwerdeführer nicht

davon ausgehen dürfen, er befinde sich nicht mehr im Innerortsbereich. Dass die Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Messstelle nicht aufgehoben und zuvor auch kein entsprechendes "Autobahn"-Signal platziert war (siehe vorne Erw. 3.2), steht fest, ist überdies unbestritten und hätte dem Beschwerdeführer bei gehöriger Sorgfalt auffallen müssen. Damit hatte er sich an die an der fraglichen Örtlichkeit geltende Geschwindigkeitsbeschränkung zu halten. Vorliegend sind keine Gründe ersichtlich, die ihn in nachvollziehbarer Weise davon hätten abhalten können, der Geschwindigkeitssignalisation die nötige und geforderte Aufmerksamkeit zu schenken. Es wäre für ihn daher ein Leichtes gewesen, die erhebliche Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit zu vermeiden. Sein Verhalten erweist sich infolgedessen als pflichtwidrig unachtsam und somit als unbewusst fahrlässig. Wenn der Beschwerdeführer meint, das Vorliegen einer pflichtwidrigen Unachtsamkeit schliesse die Annahme eines rücksichtslosen Verhaltens aus (vgl. Beschwerde, S. 10), übersieht er, dass rechtsprechungsgemäss auch ein unbewusst fahrlässiges Handeln – bei grober Fahrlässigkeit – zur Begründung der Rücksichtslosigkeit und damit eines schweren Verschuldens ausreicht (vgl. Urteile des Bundesgerichts 6B\_505/2020 vom 13. Oktober 2020, Erw. 1.2.1; 1C\_224/2010 vom 6. Oktober 2010, Erw. 4.4. f.). Insofern ist hier ohne Belang, ob die Vorinstanz dem Beschwerdeführer nun ein bewusst oder unbewusst fahrlässiges Handeln vorwirft (vgl. angefochtener Entscheid, Erw. III/5b). Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, er sei aufgrund der in grüner Farbe gehaltenen Einspurtafel und seines die Autobahn ankündigenden Navigationsgeräts davon ausgegangen, nicht im Innerortsbereich zu fahren (Beschwerde, S. 9 f.), ist festzuhalten, dass Einspurtafeln mit einem grünen Hintergrund nicht den Schluss zulassen, dass sich der Beschwerdeführer bereits auf einer Ausserortsstrecke oder gar einer Autobahneinfahrt hätte wähnen dürfen, sondern auf mehrspurigen Strassen vor Verzweigungen lediglich anzeigen, welche Fahrstreifen zu Zielen führen, die über eine Autobahn oder Autostrasse erreicht werden können (Art. 53 Abs. 1 i.V.m. Art. 52 Abs. 1 Satz 3 SSV). Zudem durfte sich der Beschwerdeführer

- 18 - selbstredend nicht einfach blind auf die Ansage seines Navigationsgeräts verlassen. Insbesondere entbindet ihn dies nicht von seiner Pflicht, die geltenden Geschwindigkeitsvorschriften zu beachten. Sein diesbezüglicher Einwand erscheint jedenfalls als blosser Schutzbehauptung. Aus diesen Vorbringen vermag der Beschwerdeführer somit nichts zu seinen Gunsten abzuleiten. Was das Argument des Beschwerdeführers betrifft, wonach sein Verhalten mit Blick auf das Urteil des Bundesgerichts 6B\_622/2009 vom 23. Oktober 2009 nicht als rücksichtslos bezeichnet werden könne (Beschwerde, S. 10 f.), ist Folgendes anzumerken: Vorab handelte es sich beim dortigen Entscheid um eine 60 km/h-Zone und nicht wie vorliegend eine 50 km/h-Zone. Ausserdem bildete das geringe Verkehrsaufkommen dort einen untergeordneten Aspekt. Weiter kann im vorliegenden Fall – anders als im erwähnten Bundesgerichtsentscheid – nicht von einem übersichtlichen Strassenabschnitt ausgegangen werden. Schliesslich wurde im dortigen Entscheid der Ausserortscharakter der Strecke bereits vorgängig festgestellt, wohingegen die hier fragliche Strecke keinen Ausserortscharakter aufweist. Der vom Beschwerdeführer zitierte Entscheid ist hier daher nicht einschlägig. Insgesamt sind deshalb keine nachvollziehbaren Gründe gegeben, die den Beschwerdeführer hätten dazu veranlassen dürfen, vom Vorliegen einer Ausserortsstrecke oder gar einer Autobahneinfahrt auszugehen. Infolgedessen liegen keine Umstände vor, die sein Verhalten in einem mildereren Licht erscheinen lassen. Mit der festgestellten

Geschwindigkeitsüberschreitung um 26 km/h innerorts handelte er – auch bei lediglich unbewusster Fahrlässigkeit – rechtsprechungsgemäss rücksichtslos und damit grobfahrlässig; sein Verschulden muss insgesamt unter den genannten Gesichtspunkten als schwer eingestuft werden. 8. Zusammenfassend ist – in Übereinstimmung mit der Vorinstanz (angefochtener Entscheid, Erw. III/6) – festzustellen, dass eine schwere Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG vorliegt. Der ausländische Führerausweis des Beschwerdeführers ist dementsprechend für die Dauer von drei Monaten abzuerkennen (Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG i.V.m. Art. 45 Abs. 1 VZV); eine Unterschreitung der gesetzlichen Mindestaberkennungsdauer ist im vorliegenden Fall ausgeschlossen (Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG). Die Beschwerde ist folglich abzuweisen. III. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Beschwerdeführer die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten zu tragen (§ 31 Abs. 2 VRPG). Eine Parteienschädigung ist nicht auszurichten (§ 32 Abs. 2 VRPG).

- 19 - Das Verwaltungsgericht erkennt:

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