

# **AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2024.375 vom 11. August 2025**

AG Verwaltungsgericht, 2025-08-11, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag\\_verwaltungsgericht\\_WBE.2024.375](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2024.375)

FR: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2024.375 du 11 août 2025

IT: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2024.375 del 11 agosto 2025

## **Erwägungen**

### **E. 2.1**

Dem angefochtenen Entscheid liegt im Wesentlichen folgender Sachverhalt zugrunde (angefochtener Entscheid, Erw. II/2): Am 27. März 2023 fuhren der Beschwerdeführer und der Fahrer eines Sattelschleppers zeitgleich in Kölliken von Oftringen herkommend auf der A1 Richtung Zürich. Der Beschwerdeführer wechselte auf die Überholspur, wobei er den Sattelschlepper überholen und wieder auf die Normalspur wechseln wollte. Beim Spurwechsel geriet er ohne Fremdeinwirkung ins Rutschen und kollidierte mit der Leitplanke und dem Sattelschlepper. Der Beschwerdeführer wurde leicht verletzt; an beiden Fahrzeugen entstand Sachschaden. Bei der polizeilichen Befragung gab der Beschwerdeführer an, dass die Reifen seines Fahrzeugs bei der Beschleunigung plötzlich – vermutlich wegen Aquaplaning – nicht mehr auf dem Boden ge Griffen hätten. Es habe - 8 - ihn zum Sattelschlepper gedreht und danach an die Mittelleitplanke, bevor es ihn mindestens ein weiteres Mal gedreht habe und er an die rechte Leitplanke geprallt sei. Gemäss dem Fahrer des Sattelschleppers habe es einen Knall gegeben und sein Pneu vorne links sei geplatzt, weshalb er nach rechts habe gegenlenken müssen. Er habe gesehen, wie es den Personenwagen auf dem Überholstreifen gedreht und sich dieser anschliessend vor dem Sattelschlepper befunden habe, wobei es nicht zur Kollision gekommen sei, weil er noch rechtzeitig habe abbremsen können. Der Beschwerdeführer sei ausgestiegen, habe sich sofort entschuldigt und gesagt, ihm sei ein Fahrzeug gefolgt, das ihn geblendet habe, woraufhin er beschleunigt habe. Dabei sei ihm das Heck ausgebrochen.

### **E. 2.2**

Als Folge des Vorfalls vom 27. März 2023 verurteilte die Staatsanwaltschaft Zofingen-Kulm den Beschwerdeführer mit Strafbefehl vom 29. August 2023 wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln durch Nichtbeherrschen des Fahrzeugs beim Beschleunigen zu einer Busse von Fr. 400.00 (Art. 90 Abs. 1 SVG). Dieser Strafbefehl ist unangefochten in Rechtskraft erwachsen.

### **E. 3.1**

Der Beschwerdeführer rügt die unrichtige Feststellung des Sachverhalts. Dabei macht er im Wesentlichen geltend, er habe belegt, dass der Deckbelag der A1 im betreffenden Abschnitt zum Zeitpunkt des Ereignisses infolge starker Abnutzung mangelhaft gewesen sei. Den Behörden sei seit Anfang 2023 bekannt gewesen, dass es vermehrt zu Selbstunfällen gekommen sei. Die Bevölkerung sei aber erst Mitte November 2023 über die Risiken informiert worden, nämlich als die zuständige Behörde auf dem betreffenden Abschnitt eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h verfügt habe und Tafeln mit dem Symbol "Schleudergefahr" angebracht worden seien. Der mangelhafte Deckbelag sei (mit

der Grund gewesen, weshalb der Wagen des Beschwerdeführers am 27. März 2023 ins Schleudern geraten sei. Dieser Umstand sei jedoch nicht in die polizeiliche Beurteilung miteinbezogen worden. Da der Beschwerdeführer weder am 27. März 2023 noch bis zum Ablauf der Einsprachefrist gegen den Strafbefehl Kenntnis vom mangelhaften Deckbelag erlangt habe, könne ihm nicht vorgeworfen werden, dass er es unterlassen habe, seine "Verteidigungsrechte" wahrzunehmen. Auch sei er damals nicht anwaltlich vertreten gewesen. Ein treuwidriges Verhalten könne ihm daher nicht angelastet werden. Die von der Vorinstanz zitierte Rechtsprechung sei in (analoger) Anwendung der aktuellen strafrechtlichen Rechtsprechung zum Konfrontationsanspruch bzw. zur Verwertbarkeit von Polizeirapporten obsolet und die Verwaltungsbehörden seien in Bezug auf den Sachverhalt nicht an den Strafbefehl gebunden. Der Sachverhalt sei von der Beschwerdeinstanz abzuklären, wobei der Beschwerdeführer, seine Ehefrau und die rapportierende Polizistin zu befragen und behördliche Auskünfte einzuholen seien.

- 9 - Nachfolgend ist zu untersuchen, ob die Vorinstanz den Sachverhalt korrekt festgestellt hat, wobei vorweg zu klären ist, ob die Administrativbehörden an den im Strafverfahren erhobenen Sachverhalt gebunden sind.

### **E. 3.2.1**

Die Verwaltungsbehörde hat grundsätzlich mit ihrem Entscheid zuzuwarten, bis ein rechtskräftiges Strafurteil vorliegt, soweit der Sachverhalt oder die rechtliche Qualifikation des in Frage stehenden Verhaltens für das Verwaltungsverfahren von Bedeutung ist (BGE 119 Ib 158, Erw. 2c/bb). Von den tatsächlichen Feststellungen im Strafurteil darf die Verwaltungsbehörde gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nur in folgenden Fällen abweichen: - wenn die Verwaltungsbehörde Tatsachen feststellt und ihrem Entscheid zugrunde legt, die der Strafbehörde unbekannt waren oder die sie nicht beachtet hat; - wenn die Verwaltungsbehörde zusätzliche Beweise erhebt, deren Würdigung zu einem anderen Entscheid führt, oder wenn die Beweismwürdigung durch die Strafbehörde den feststehenden Tatsachen klar widerspricht; hat sie hingegen keine zusätzlichen Beweise erhoben, hat sie sich grundsätzlich an die Würdigung der Strafbehörde zu halten; - wenn die Strafbehörde bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht sämtliche Rechtsfragen abgeklärt, insbesondere die Verletzung bestimmter Verkehrsregeln übersehen hat. Die Verwaltungsbehörde hat vor allem dann auf Tatsachen im Strafurteil abzustellen, wenn dieses im ordentlichen Verfahren mit öffentlicher Verhandlung unter Anhörung von Parteien und Einvernahme von Zeugen ergangen ist, es sei denn, es bestünden klare Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit dieser Tatsachenfeststellung; in diesem Fall hat die Verwaltungsbehörde nötigenfalls selbstständige Beweiserhebungen durchzuführen (BGE 124 II 103, Erw. 1c/aa; Urteil des Bundesgerichts 1C\_156/2020 vom 15. April 2021, Erw. 3.1 mit Hinweisen). Fehlt es hingegen an hinreichenden Anhaltspunkten für einen Fehler bei den Sachverhaltsfeststellungen des Strafurteils, sind die Entzugsbehörden nicht zu zusätzlichen Beweiserhebungen verpflichtet (Urteil des Bundesgerichts 6A.68/2002 vom 26. Mai 2003, Erw. 2.3).

### **E. 3.2.2**

Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung hat diejenige Person, die weiss oder annehmen muss, dass gegen sie ein Führerausweisentzugsverfahren durchgeführt wird, ihre Verteidigungsrechte bereits im Strafverfahren geltend zu machen. Die für den Führerausweisentzug zuständige Behörde darf in der Regel nicht von den

Tatsachenfeststellungen des rechtskräftigen Strafentscheids abweichen. Dies gilt auch bei Entscheidungen, die im Strafverfahren gefällt worden sind, selbst wenn sie auf einem Polizeirapport

- 10 - beruhen. Unter diesen Umständen darf die betroffene Person nicht das Verwaltungsverfahren abwarten, um allfällige Rügen vorzubringen und Be- weisanträge zu stellen, sondern sie ist nach Treu und Glauben verpflichtet, dies bereits im Rahmen des Strafverfahrens zu tun oder allenfalls die nöti- gen Rechtsmittel zu ergreifen (BGE 123 II 97, Erw. 3c/aa mit Hinweis; Ur- teil des Bundesgerichts 1C\_67/2021 vom 5. August 2021, Erw. 2.3 mit Hin- weis). Befürchtet die betroffene Person ein Administrativverfahren, hat sie sich nötigenfalls im Strafverfahren sozusagen "auf Vorrat" zu verteidigen. Sie muss unter Umständen ein Urteil oder einen Strafbefehl allein deswegen anfechten, weil sie mit dessen Tatsachenfeststellungen nicht einverstan- den ist, selbst wenn sie mit dem Resultat an sich, das heisst mit dem Straf- befehlsdispositiv, einverstanden ist (Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2021.476 vom 14. Juli 2022, Erw. II/2.2.2 mit Hinweisen).

### **E. 3.3**

Im vorliegenden Fall hat zwar kein ordentliches Strafverfahren stattgefunden. Allerdings dürfte dem Beschwerdeführer aufgrund des Schweregrads des Vorfalls vom 27. März 2023 klar gewesen sein, dass dieser nicht nur ein Strafverfahren, sondern auch ein Administrativverfahren nach sich zie- hen würde. Hinzu kommt, dass er über einen getrühten automobilistischen Leumund verfügt und er bereits anlässlich des letzten Administrativverfah- rens (betreffend den Vorfall vom 23. August 2020) seitens des Strassen- verkehrsamts darüber orientiert wurde, dass die Administrativbehörde grundsätzlich an die Sachverhaltsdarstellung der Strafbehörde gebunden sei und allfällige Einwände zwingend im Strafverfahren geltend gemacht werden müssten (siehe an den Beschwerdeführer übermitteltes Schreiben des Strassenverkehrsamts vom 20. Oktober 2020 betreffend Aktengesuch an die zuständige Staatsanwaltschaft, S. 2; Schreiben des Strassenver- kehrsamts vom 29. Januar 2021 betreffend Gewährung des rechtlichen Gehörs, S. 2). Insofern ist davon auszugehen, dass ihm die rechtlichen Zu- sammenhänge zwischen Straf- und Administrativverfahren, insbesondere die Bindungspraxis der Verwaltungsbehörden hinsichtlich des Sachver- halts, bereits aus dem vormaligen Administrativverfahren bekannt waren, zumal er bereits damals anwaltlich vertreten war. Für ihn war bezüglich des aktuellen Vorfalls somit vorhersehbar, dass der im Strafverfahren festge- stellte Sachverhalt im vorliegenden Administrativverfahren relevant sein würde (vgl. Entscheide des Verwaltungsgerichts WBE.2014.275 vom 27. November 2014, Erw. II/2.2.4; WBE.2016.472 vom 5. April 2017, Erw. II/3.4). Folglich sind die Administrativbehörden an den im Strafverfah- ren festgestellten Sachverhalt gebunden. Demnach hätte der Beschwerde- führer allfällige Rügen in Bezug auf den Sachverhalt im Strafverfahren gel- tend machen müssen.

- 11 - Gründe, weshalb hier ausnahmsweise von den tatsächlichen Feststellun- gen der Strafbehörde abzuweichen wäre (vgl. vorne Erw. 3.2.1), sind nicht ersichtlich. Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, der Deckbelag sei zum Zeitpunkt des Ereignisses mangelhaft und für den Unfall (mit-)ursächlich gewesen, ist festzuhalten, dass spätestens im April 2023 öffentlich bekannt war, dass der Deckbelag zwischen der Verzweigung Wiggertal und dem Anschluss Aarau Ost – und damit auf jener Strecke, auf der sich der Unfall vom 27. März 2023 ereignete – erneuert werden musste (vgl. Artikel im Zofinger Tagblatt vom 18. April 2023, <[www.zofingertagblatt.ch](http://www.zofingertagblatt.ch)> unter Suche/Zwischen Wiggertal und Aarau Ost: 15

Kilometer Autobahn erhalten einen neuen Deckbelag, zuletzt besucht am 11. August 2025). Die betreffenden Überbrückungsmassnahmen wurden per 17. April 2023 öffentlich ausgeschrieben, wobei die Ausschreibung des gesamten Erhaltungsprojekts bereits per 28. Oktober 2021 erfolgt war (<[www.simap.ch](http://www.simap.ch)> unter Archiv/Meldungsnummern 1327643 und 1223741, zuletzt besucht am 11. August 2025). Daher ist anzunehmen, dass bereits im Zeitpunkt, als sich der fragliche Vorfall ereignete, zumindest behördlicherseits längst bekannt war, dass der Deckbelag einer Erneuerung bedurfte. Die zuständigen Behörden befanden dessen Zustand zunächst aber offenbar noch nicht als derart mangelbehaftet, dass Sofortmassnahmen hätten ergriffen werden müssen; diese wurden erst im November 2023 getroffen (vgl. Akten Strassenverkehrsamt, act. 17; Antwort des Regierungsrats des Kantons Aargau vom 24. Januar 2024 auf die Interpellation Rolf Jäggi vom 14. November 2023, 23.347, S. 1 f., <[www.ag.ch](http://www.ag.ch)> unter Über uns/Grosser Rat/ Geschäfte/Ges.-Nr. 23.347, zuletzt besucht am 11. August 2025). Daraus respektive aus der beigelegten E-Mail des ASTRA vom 21. November 2023 (Akten Strassenverkehrsamt, act. 17) kann der Beschwerdeführer jedenfalls nichts für sich ableiten, zumal – worauf die Vorinstanz zu Recht hinweist – Verkehrsunfälle von verschiedensten Faktoren abhängig sind (vgl. angefochtener Entscheid, Erw. III/3c). Vielmehr hätte der Beschwerdeführer seine Einwände bezüglich des Belagszustands ohne Weiteres noch im damals laufenden Strafverfahren einbringen können (und müssen), nachdem bereits im Frühjahr 2023 publik war, dass der Deckbelag der betreffenden Strecke erneuert werden musste. Der Belagszustand an sich wurde seitens der Strafbehörden allerdings nicht als mögliche Unfall(mit)ursache eingestuft, ansonsten entsprechende Gegebenheiten in den Akten dokumentiert worden wären. Diesbezüglich ist davon auszugehen, dass sowohl die Kantonspolizei als auch die zuständige Staatsanwaltschaft mit den örtlichen Verhältnissen und damit auch mit dem zum Unfallzeitpunkt bestehenden Strassenzustand bestens vertraut waren (vgl. dazu auch die Beantwortung der Interpellation Rolf Jäggi, S. 1, wonach u.a. die Kantonspolizei das ASTRA über den Belagszustand informiert hat). Somit liegen keine Tatsachen vor, die der Strafbehörde unbekannt waren. Auch wurden keine Beweise erhoben, die an dem im Strafverfahren festgestellten Sachverhalt ernsthaft zweifeln liessen.

- 12 - Nach dem Gesagten steht fest, dass die Administrativbehörde nicht von den im Strafverfahren festgestellten Tatsachen abweichen darf. Daran vermag auch der Verweis des Beschwerdeführers auf die (strafrechtliche) Rechtsprechung zum Konfrontationsanspruch bzw. zur Verwertbarkeit von Polizeirapporten nichts zu ändern. Die im – vom Beschwerdeführer angegebene – Urteil des Bundesgerichts 6B\_1110/2023 vom 23. Mai 2024 enthaltenen Ausführungen beziehen sich auf strafprozessuale Vorgaben und stehen nicht im Zusammenhang mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts zur Bindungswirkung im Administrativverfahren. Inwiefern die vom Beschwerdeführer angeführte Rechtsprechung jene zur Bindungswirkung übersteuern sollte, ist daher nicht erkennbar. Im Übrigen handelt es sich vorliegend um ein administrativrechtliches Beschwerdeverfahren und nicht um ein strafrechtliches Berufungsverfahren. Der Beschwerdeführer geht fehl in der (sinngemässen) Annahme, das Verwaltungsgericht entscheide hier als "Berufungsinstanz".

### **E. 3.4**

Nachdem die Vorinstanz ihrem Entscheid zu Recht den von den Strafbehörden festgestellten Sachverhalt zugrunde gelegt hat, ist nicht einzusehen, inwiefern ihr eine

unrichtige Feststellung des Sachverhalts vorzuwerfen wäre. Dazu bleibt anzumerken, dass grundsätzlich auch auf Sachverhaltselemente aus einem Polizeirapport abgestellt werden darf, auch wenn sie im Strafbefehl nicht aufgeführt sind (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2017.480 vom 22. März 2018, Erw. II/2.3.5). Somit ist der in Erw. 2.1 hiervor geschilderte Sachverhalt, der auf den im Strafverfahren erhobenen Tatsachen beruht, erstellt. Dementsprechend steht insbesondere fest, dass der Kontrollverlust über das Fahrzeug auf den im Zuge des Spurwechsels auf die Normalspur vom Beschwerdeführer bei nassen Strassenverhältnissen durchgeführten Beschleunigungsvorgang zurückzuführen ist (vgl. Strafbefehl vom 29. August 2023 sowie Polizeirapport vom 25. April 2023 bezüglich des Vorfalls vom 27. März 2023). Demgegenüber ist nicht nachgewiesen, dass der Belagszustand als solcher als Unfallursache zu betrachten wäre. Andernfalls hätten die beteiligten Polizeiangehörigen angesichts ihrer Sachkunde und -nähe dazu zweifellos etwas Entsprechendes im Polizeirapport vermerkt. Explizit notiert wurde demgegenüber, dass der Strassenzustand nass gewesen sei. Es liegen – entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers – zudem keine ausreichenden Anhaltspunkte dafür vor, dass der Deckbelag im Zeitpunkt des Vorfalls bereits derart mangelhaft war, dass die allgemeine Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden beim Befahren der Autobahn nicht mehr gewährleistet gewesen wäre. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass der Beschwerdeführer von der Autobahneinfahrt Oftringen herkommend bis zur Unfallstelle trotz des Strassenzustands bereits rund sieben Kilometer auf der Autobahn A1 offenbar ohne Vorkommnisse zurückgelegt hatte (vgl. kantonales Geoportal, <[www.ag.ch](http://www.ag.ch)> unter Themen/Staat & Politik/Datenangebote/Geoportal).

- 13 - Angesichts des Umstands, dass die Administrativbehörde nicht von den im Strafverfahren festgestellten Tatsachen abweichen darf und der Sachverhalt ausreichend erstellt ist, ist nicht erkennbar, aus welchem Grund eine Partei- und Zeugenbefragung oder das Einholen behördlicher Auskünfte zur Sachverhaltsermittlung angezeigt sein sollten. Neue Erkenntnisse, die vorliegend von Relevanz wären, wären davon jedenfalls nicht zu erwarten, zumal Aussagen der als Zeugin angebotenen Ehefrau des Beschwerdeführers mit Zurückhaltung zu würdigen wären und nicht davon auszugehen ist, dass die weiter als Zeugin angerufene Polizistin dem von ihr als Sachbearbeiterin erstellten Polizeirapport widersprechen würde. Der im damaligen Zeitpunkt herrschende Strassenzustand ergibt sich ohne Weiteres aus den Akten; dazu bedarf es keiner weiteren Beweiserhebung. Daher kann in antizipierter Beweiswürdigung darauf verzichtet werden (vgl. BGE 141 I 60, Erw. 3.3 mit Hinweis), zumal kein Anspruch auf öffentliche Beweisabnahme besteht (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C\_317/2021 vom 8. November 2021, Erw. 2.1; 9C\_260/2021 vom 6. Dezember 2021, Erw. 3.2; jeweils mit Hinweisen). Die entsprechenden Verfahrensanträge sind demnach abzuweisen. Der Beschwerdeführer wäre gehalten gewesen, die Sachverhaltsrügen bereits im damals noch hängigen Strafverfahren geltend zu machen, was er jedoch unterlassen hat und im Administrativverfahren nicht nachholen kann. Im vorliegenden Beschwerdeverfahren sind seine Rügen folglich unbehelflich.

#### **E. 4.1**

Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG hat die lenkende Person ihr Fahrzeug ständig so zu beherrschen, dass sie ihren Vorsichtspflichten nachkommen kann. Sie muss jederzeit in der Lage sein, auf die jeweils erforderliche Weise auf das Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig zu reagieren (BGE 127 II 302, Erw. 3c; Urteil des Bundesgerichts 1C\_341/2017 vom 2. Oktober 2017, Erw. 2.2). Dies verlangt, dass Fahr-

zeugführende stets die volle Kontrolle über ihr Fahrzeug ausüben und die Verkehrsregeln beachten können. Entsprechend muss die lenkende Person jederzeit selbst auf überraschende Verkehrsverhältnisse mit einer durchschnittlichen Reaktionszeit angemessen reagieren können. Dabei sind insbesondere Selbstunfälle wie das Abkommen von der Fahrbahn und Kollisionen als Verletzungen von Art. 31 Abs. 1 SVG zu qualifizieren (vgl. PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, N. 1 und 14 zu Art. 31 SVG).

#### **E. 4.2**

Der Beschwerdeführer beschleunigte sein Fahrzeug im Zuge des Spurwechsels auf die Normalspur bei nassen Strassenverhältnissen derart, dass dieses ins Rutschen geriet. Ihm gelang es in der Folge nicht, den dadurch ausgelösten Schleudervorgang adäquat aufzufangen. Stattdessen verlor er die Herrschaft über sein Fahrzeug und kollidierte zunächst mit

- 14 - dem Sattelschlepper und der Mittelleitplanke, bevor es ihn einmal um die eigene Achse und über die Fahrbahnen hinweg drehte und er an der rechten Leitplanke quer auf dem Pannestreifen stehend zum Stillstand kam. Der Beschwerdeführer war demnach nicht mehr in der Lage, auf die erforderliche Weise auf sein Fahrzeug einzuwirken und einen Verkehrsunfall zu verhindern. Damit steht für das Verwaltungsgericht in Übereinstimmung mit der Vorinstanz und der Strafbehörde fest, dass der Beschwerdeführer die genannte Verkehrsregel verletzt hat. Entsprechend kann ihm nicht gefolgt werden, soweit er das Vorliegen einer Verkehrsregelverletzung in Frage stellt.

#### **E. 5**

Im Strassenverkehrsgesetz wird zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung unterschieden (Art. 16a–c SVG). Dabei begeht eine leichte Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG). Nach der Rechtsprechung müssen dabei eine geringe Gefahr und ein leichtes Verschulden kumulativ gegeben sein (BGE 135 II 138, Erw. 2.2.3 mit Hinweisen). Eine mittelschwere Widerhandlung liegt vor, wenn durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen oder in Kauf genommen wird (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG). Eine schwere Widerhandlung begeht schliesslich, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16c Abs. 1 lit. a 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\_163/2022 vom 9. März 2023, Erw. 2.3 mit Hinweisen). Die wesentlichen Kriterien zur Unterscheidung von Widerhandlungen sind demnach das Mass der Verkehrsgefährdung und die Schwere des Verschuldens. Angesichts des Umstands, dass im Strafverfahren keine persönliche Einvernahme des Beschwerdeführers stattgefunden hat, steht vorliegend fest und ist überdies unbestritten, dass die Administrativbehörde bei der rechtlichen Würdigung des

Sachverhalts nicht an die Einschätzung der Strafbehörde gebunden ist (vgl. BGE 124 II 103, Erw. 1c/bb mit Hinweis; Urteil des Bundesgerichts 1C\_170/2023 vom 3. Juni 2024, Erw. 5.2.2).

- 15 -

## **E. 6**

Zur Verkehrsgefährdung erwog die Vorinstanz im Wesentlichen, dass der Beschwerdeführer nicht nur einen Selbstunfall mit Sachschaden an den beteiligten Fahrzeugen verursacht, sondern sich selbst auch leichte Verletzungen zugezogen habe. Unter diesen Umständen könne die geschaffene Verkehrsgefährdung nicht mehr als leicht bezeichnet werden. Der Beschwerdeführer habe den Verkehr erheblich gefährdet. Er hätte seine Fahrweise an die herrschenden Verhältnisse (nasse Strasse mit Gefahr von Aquaplaning, möglicherweise durch blendendes Fahrzeug eingeschränkte Sicht, möglicherweise ungünstige Strassenverhältnisse aufgrund des Deckbelags) anpassen müssen, wobei schwierige Bedingungen nicht als Schuld minderungsgrund berücksichtigt werden könnten. Es sei daher von einem mindestens leichten Verschulden auszugehen. Folglich liege eine mittelschwere Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften im Sinne von Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG vor. Demgegenüber äussert sich der Beschwerdeführer nicht zur entstandenen Verkehrsgefährdung. Zudem vertritt er die Ansicht, ihn treffe aufgrund fehlender Kenntnis des mangelhaften Deckbelags kein Verschulden. Auch habe kein Aquaplaning geherrscht, weshalb ihm nicht unterstellt werden könne, dies ausser Acht gelassen zu haben. Somit sei von einer Administrativmassnahme abzusehen.

## **E. 7.1**

Nach bundesgerichtlicher 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; vgl. auch BGE 150 II 505, Erw. 6.1). 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 (RÜTSCHKE/WEBER, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014 [nachfolgend: 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 Unterscheidung der verschiedenen Gefahrenstufen fällt schwer. Allgemein lässt sich sagen, dass

- 16 - sich die Gefahrenstufen nach dem Ausmass einer hypothetisch angenommenen konkreten Gefährdungssituation beurteilen. Konnte demzufolge nach gewöhnlichem Lauf der Dinge und allgemeiner Lebenserfahrung eine Gefährdungssituation mit mittelgrosser Verletzungswahrscheinlichkeit eintreten, liegt eine mittelgrosse abstrakte Gefahr vor (RÜTSCHKE/WEBER, a.a.O., N. 10 zu Art. 16b SVG).

## **E. 7.2**

Ein von der Lenkerin oder vom Lenker nicht mehr beherrschtes Fahrzeug bedeutet insbesondere auf Autobahnen, wo ausschliesslich mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird, immer eine ernstliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende. Es besteht vor allem das Risiko von Auffahrunfällen mit erheblichen Folgen für die Beteiligten (Urteil des Bundesgerichts 1C\_364/2019 vom 4. Februar 2020, Erw. 3.3 mit Hinweis). Die bundesgerichtliche Rechtsprechung qualifiziert dabei nicht nur Selbstunfälle mit Sachschaden als mittelschwere Widerhandlungen im Sinne von Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_83/2010 vom 12. Juli 2010, Erw. 5.1), sondern auch Schleuderunfälle auf der Autobahnüberholspur (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6A.14/2005 vom 24. September 2005, Erw. 4; siehe zum Ganzen Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2021.476 vom 14. Juli 2022, Erw. II/6.4 sowie RÜTSCHKE/WEBER, a.a.O., N. 14 zu Art. 16b SVG mit Hinweisen). Vorliegend war der Beschwerdeführer morgens zur Hauptverkehrszeit bei nassen Strassenverhältnissen mit einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h (bei erlaubten 120 km/h) auf der Überholspur der Autobahn unterwegs und wollte den mit ca. 80–85 km/h auf der Normalspur verkehrenden Sattelschlepper überholen. Dabei wurde er von einem nachfolgenden Fahrzeug geblendet. Als er auf ca. 115 km/h beschleunigte, um vor den Sattelschlepper auf die Normalspur zu wechseln, geriet er ins Schleudern. In der Folge kollidierte er zunächst mit dem Sattelschlepper, danach mit der mittleren Leitplanke und schliesslich – nachdem es ihn einmal um die eigene Achse über die Fahrbahnen hinweg gedreht hatte – mit der rechten Leitplanke, bevor er auf dem Pannestreifen quer zur Normalspur zum Stehen kam. Durch die herbeigeführten Kollisionen sowie dem anschliessenden unkontrollierten, quer über die Autobahn erfolgten Schleudervorgang bei hoher Geschwindigkeit hat der Beschwerdeführer für weitere Verkehrsteilnehmende eine Gefährdungssituation mit offensichtlich nicht mehr leichter Verletzungswahrscheinlichkeit geschaffen. Dabei liegt die Möglichkeit, dass nachfolgende Fahrzeuglenkende durch das schleudernde bzw. sich drehende sowie auf dem Pannestreifen zum Stehen kommende Unfallfahrzeug auf sehr gefährliche Weise überrascht und irritiert werden konnten, auf der Hand (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_83/2010 vom 12. Juli 2010, Erw. 5.1). Die verursachte Gefahr hat sich hier überdies nicht nur in einem Personenschaden, sondern auch in einem Sachschaden an den beiden involvierten Fahrzeugen unmittelbar realisiert (vgl. Urteil des Bundes-

- 17 - gerichts 1C\_156/2010 vom 26. Juli 2010, Erw. 5.1.1). Aus den Straftaten ergibt sich, dass bei der Kollision mit dem Sattelschlepper der linke vordere Pneu des Zugfahrzeugs platzte. Es dürfte glücklichen Umständen zuzuschreiben sein, dass dessen Lenker das Fahrzeug in der Folge rechtzeitig und kontrolliert abbremsen konnte, ohne dass es zu weiteren Schäden kam. Der Beschwerdeführer hat durch sein Fahrverhalten auf der Autobahn nicht nur eine erhöhte abstrakte Gefahr geschaffen, sondern durch die Kollision mit dem Sattelschlepper dessen Fahrer auch konkret gefährdet. Dass dieser unverletzt blieb, ändert nichts daran. Hinzu kommt, dass das Fahrzeug des Beschwerdeführers in der Unfallendlage auf die Normalspur der Autobahn hinausragte, was ein weiteres Gefährdungsmoment für die anderen Verkehrsteilnehmenden schuf. Insgesamt ist die Gefahr für die Sicherheit anderer folglich nicht mehr als gering, sondern als mindestens mittelschwer einzustufen. Ob sie erheblich war, braucht hier mit Blick auf den Streitgegenstand nicht entschieden zu werden.

## **E. 8.1**

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 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 (RÜTSCHHE/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 musste, 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 (RÜTSCHHE/WEBER, a.a.O., N. 12 zu Art. 16b SVG mit Hinweisen).

## E. 8.2

Die ständige Beherrschung des Fahrzeugs gehört zu den elementarsten Verkehrsregeln im Strassenverkehr (vgl. Urteil des Bundesgerichts

- 18 - 6B\_1404/2019 vom 17. August 2020, Erw. 3.4; ANDREAS ROTH, in: BSK SVG, N. 1 zu Art. 31 SVG). Die bewusste oder unbewusste Verletzung elementarer Verkehrsregeln und der sich daraus ergebenden Sorgfaltspflichten darf nicht leichtgenommen werden (Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 1997, S. 182, Erw. 4b/aa; Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2021.476 vom 14. Juli 2022, Erw. II/7.4). Die fahrzeuglenkende Person muss der Strasse und dem Verkehr die erforderliche Aufmerksamkeit zuwenden (Art. 3 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Die gebotene Vorsicht hängt dabei von den Umständen ab (BERNHARD RÜTSCHHE, in: BSK SVG, N. 68 zu Art. 16 SVG). Das Mass der Aufmerksamkeit, das von der fahrzeuglenkenden Person verlangt wird, richtet sich nach den gesamten Umständen, namentlich der Verkehrsdichte, den örtlichen Verhältnissen, der Zeit, der Sicht und den voraussehbaren Gefahrenquellen (BGE 137 IV 290, Erw. 3.6 mit Hinweis; Urteil des Bundesgerichts 1C\_656/2015 vom 8. April 2016, Erw. 2.3). Schwierige Verkehrsbedingungen, bspw. infolge hoher Verkehrsdichte, schlechter Sicht oder ungünstiger Witterungsverhältnisse, setzen die geforderte Sorgfalt und Aufmerksamkeit herauf und können als solche nicht Grund dafür sein, dass ein allfälliges Verschulden milder beurteilt wird (RÜTSCHHE, a.a.O., N. 75 zu Art. 16 SVG; vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_61/2015 vom 1. Mai 2015, Erw. 3.5). Auch Spurwechsel erfordern besondere Vorsicht (ROTH, a.a.O., N. 61 zu Art. 31 SVG). Der Beschwerdeführer war vorliegend wie erwähnt mit einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h auf der Überholspur der Autobahn unterwegs, wobei er von einem nachfolgenden Fahrzeug geblendet wurde. Als er auf ca. 115 km/h beschleunigte, um von der Überholspur auf die Normalspur und vor den dort verkehrenden Sattelschlepper zu wechseln, geriet er ins Schleudern. Zum

damaligen Zeitpunkt regnete es nicht, die Strasse war jedoch nass. Das Verkehrsaufkommen war angesichts des Umstands, dass sich der Unfall auf der allgemein stark befahrenen Autobahn A1 morgens zur Hauptverkehrszeit ereignete, nicht gering (siehe auch Fotodokumentation des Polizeirapports). Gerade das Fahren auf der Autobahn bei regem Verkehrsaufkommen mit einer hohen Geschwindigkeit verlangt von der fahrzeuglenkenden Person die volle Aufmerksamkeit (Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2022.331 vom 19. Dezember 2022, Erw. II/5.4 mit Hinweis). Aufgrund der herrschenden Verkehrsbedingungen (hohe Geschwindigkeit, nasse Fahrbahn, nicht geringes Verkehrsaufkommen, Blendung durch nachfolgendes Fahrzeug, Spurwechsel mit Beschleunigung des Fahrzeugs) wäre vom Beschwerdeführer daher eine erhöhte Sorgfalt und Aufmerksamkeit zu erwarten gewesen (vgl. ROTH, a.a.O., N. 48 und 61 zu Art. 31 SVG). Mit Blick auf die tatsächlichen Feststellungen der Strafbehörde ist davon auszugehen, dass der Kontrollverlust über das Fahrzeug auf einen nicht den Umständen angepassten Beschleunigungsvorgang beim Spurwechsel und demnach auf einen Fahrfehler des Beschwerdeführ-

- 19 - rers zurückzuführen ist. Nachdem Aquaplaning (Aufschwimmen der Reifen) mit entsprechender Schleudergefahr auf regennasser Strasse – unabhängig davon, ob das Phänomen vorliegend eintrat oder nicht – eine bekannte Erscheinung ist (ROTH, a.a.O., N. 11 zu Art. 32 SVG), wäre der Beschwerdeführer gehalten gewesen, beim Spurwechsel besonders umsichtig vorzugehen und insbesondere nicht zu stark zu beschleunigen. Dabei wäre es gar nicht erforderlich gewesen, dass er sein Fahrzeug derart stark von ca. 100 km/h auf ca. 115 km/h beschleunigt, um den Sattelschlepper zu überholen, denn dieser verkehrte lediglich mit einer Geschwindigkeit von ca. 80–85 km/h auf der Normalspur. Durch dieses nicht den herrschenden Verhältnissen angepasste Fahrverhalten kam er somit seiner ihm obliegenden Sorgfaltspflicht nicht vollumfänglich nach. Ob dem Beschwerdeführer vorgeworfen werden kann, er hätte merken müssen, dass der Deckbelag mangelhaft sei (angefochtener Entscheid, Erw. III/3c), kann vor diesem Hintergrund dahingestellt bleiben. Jedenfalls darf er als Strassenbenützer nicht davon ausgehen, dass eine Strasse den grösstmöglichen Grad an Verkehrssicherheit bietet. In erster Linie ist es Sache des einzelnen Verkehrsteilnehmenden, die Strasse mit Vorsicht zu benützen und sein Verhalten den Strassenverhältnissen anzupassen (BGE 130 III 736, Erw. 1.4 mit Hinweisen). Der in der Region wohnhafte Beschwerdeführer dürfte allerdings mit der von ihm auf dem Weg zu seiner Garage befahrenen Autobahnstrecke und damit auch mit dem dort üblicherweise herrschenden Strassenzustand ausreichend vertraut (gewesen) sein. Er war am fraglichen Tag ausserdem bereits auf einer Strecke von rund sieben Kilometern auf dem erneuerungsbedürftigen Autobahnabschnitt unterwegs, bevor es zum Unfall kam. Insofern war ihm die damals bestehende Strassenbeschaffenheit bekannt. Selbst wenn der Strassenbelag nicht in einem optimalen Zustand gewesen sein mag, ändert dies nichts am Umstand, dass der Beschwerdeführer als Fahrzeuglenker in der Lage sein muss, sein Fahrzeug auch in einer unerwarteten schwierigen Verkehrssituation und damit auch bei möglicherweise nicht idealem Strassenbelag sicher zu führen, ohne dabei die Kontrolle über sein Fahrzeug zu verlieren (vgl. ROTH, a.a.O., N. 1 zu Art. 31 SVG).

Ausschlaggebend für die vom Beschwerdeführer geforderte erhöhte Vorsicht sind letztlich aber, wie erwähnt, die weiteren damals herrschenden Verkehrsbedingungen (hohe Geschwindigkeit, nasse Fahrbahn, nicht geringes Verkehrsaufkommen, Blendung durch nachfolgendes Fahrzeug, Spurwechsel mit Beschleunigung des Fahrzeugs). Der Unfall vom 27. März 2023 ist folglich auf eine pflichtwidrige Unvorsichtigkeit und damit ein

fahrlässiges Handeln des Beschwerdeführers zurück- zuführen, weshalb ihm die Vorinstanz zu Recht ein schuldhaftes Verhalten vorwirft. Im Übrigen hat auch der Beschwerdeführer gegenüber der Polizei direkt nach dem Vorfall geäußert, er sei schuld am Unfall (Polizeirapport, S. 5). Damit kann hier offengelassen werden, ob sein Verschulden vorlie-

- 20 - gend leicht oder mittelschwer wiegt, zumal sich an der Qualifikation als mittelschwere Widerhandlung angesichts der als nicht mehr leicht zu beurteilenden Verkehrsgefährdung nichts ändert. Fest steht jedenfalls, dass den Beschwerdeführer zumindest ein leichtes Verschulden trifft. Seine Einwände erweisen sich daher insgesamt als unbegründet.

## **E. 9**

Zusammenfassend ist unter Berücksichtigung der gegebenen Umstände von einer nicht mehr leichten Gefährdung der Verkehrssicherheit auszugehen. Dass den Beschwerdeführer dabei zumindest ein leichtes Verschulden trifft, steht ebenfalls fest. Damit liegt – in Übereinstimmung mit den Vorinstanzen – eine mittelschwere Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften gemäss Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG vor. Diesfalls wird der Führerausweis für mindestens vier Monate entzogen, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren oder mittelschweren Widerhandlung entzogen war (Art. 16b Abs. 2 lit. b SVG). Nachdem der Führerausweis des Beschwerdeführers bereits bis am 15. April 2021 wegen einer mittelschweren Widerhandlung entzogen war und er am 27. März 2023 und damit innerhalb der zweijährigen Bewährungsfrist erneut eine mittelschwere Widerhandlung begangen hat, ist ihm der Führerausweis in Anwendung von Art. 16b Abs. 2 lit. b SVG zwingend für mindestens vier Monate zu entziehen. Diese Mindestentzugsdauer darf – von einer hier nicht interessierenden Ausnahme abgesehen (Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG) – nicht unterschritten werden (BGE 135 II 334, Erw. 2.2). Dass dieser Warnungsentzug keine erzieherische Wirkung mehr entfalten könnte, ist entgegen dem pauschal erhobenen Einwand des Beschwerdeführers unzutreffend. Auf eine Massnahme könnte ausnahmsweise nur dann verzichtet werden, wenn der Anspruch des Beschwerdeführers auf Beurteilung innert angemessener Frist (Art. 29 Abs. 1 BV) in schwerer Weise verletzt worden wäre (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2017.381 vom 31. Januar 2018, Erw. II/3.3). Nach einer Verfahrensdauer von mittlerweile rund 2.5 Jahren seit der Widerhandlung kann jedoch offensichtlich keine Rede davon sein, dass überhaupt eine Verletzung des Beschleunigungsgebots, geschweige denn eine schwere Verletzung (vgl. dazu Urteil des Bundesgerichts 1C\_157/2023 vom 23. Februar 2024, Erw. 4.1 mit diversen Hinweisen), vorläge, zumal das Strassenverkehrsamt korrekterweise den rechtskräftigen Abschluss des Strafverfahrens abgewartet hatte, bevor es den Führerausweisentzug anordnete (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_539/2022 vom 23. Mai 2024, [nicht in BGE 150 II 505 publizierte] Erw. 7). Die diesbezüglichen Einwände des Beschwerdeführers erweisen sich somit als unbehelflich. Folglich ist die verfügte Entzugsdauer von vier Monaten gemäss Art. 16b Abs. 2 lit. b SVG rechtmässig und die Beschwerde entsprechend vollumfänglich abzuweisen.

- 21 - III. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Beschwerdeführer die verwaltungsgerichtlichen 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.