

BGer 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015

Bundesgericht, 2015-02-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_169_2014

FR: TF 1C_169/2014 du 18 février 2015

IT: TF 1C_169/2014 del 18 febbraio 2015

Erwägungen

E. 1

Angefochten ist ein kantonal letztinstanzlicher Endentscheid über einen Führerausweisentzug. Dagegen steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nach Art. 82 ff. BGG offen; ein Ausnahmegrund ist nicht gegeben (Art. 83 BGG). Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen sind erfüllt, weshalb auf die Beschwerde einzutreten ist.

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht - einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens - gerügt werden (Art. 95 lit. a BGG). Das Bundesgericht wendet das Bundesrecht (mit Ausnahme der Grundrechte) von Amtes wegen an (Art. 106 BGG).

E. 2.1

Der Beschwerdeführer macht zunächst geltend, das Statthalteramt des Bezirks Winterthur habe ihn mit Strafbefehl vom 21. Januar 2013 zu einer Busse von Fr. 500.-- verurteilt, was eine Übertretung darstelle und folglich auf ein relativ leichtes Verschulden hindeute. Die Administrativmassnahme stehe somit im Widerspruch zum rechtskräftigen Strafentscheid.

E. 2.2

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung vermag ein Strafurteil die Verwaltungsbehörde grundsätzlich nicht zu binden. Allerdings gebietet der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, widersprüchliche Entscheide im Rahmen des Möglichen zu vermeiden. Die Verwaltungsbehörde darf deshalb beim Entscheid über die Massnahme von den tatsächlichen Feststellungen des Strafrichters nur abweichen, wenn sie Tatsachen feststellt und ihrem Entscheid zugrunde legt, die dem Strafrichter unbekannt waren, wenn sie zusätzliche Beweise erhebt oder wenn der Strafrichter bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht alle Rechtsfragen abgeklärt, namentlich die Verletzung bestimmter Verkehrsregeln übersehen hat. In der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts - namentlich auch des Verschuldens - ist die Verwaltungsbehörde demgegenüber frei, ausser die rechtliche Qualifikation hängt stark von der Würdigung von Tatsachen ab, die der Strafrichter besser kennt, etwa weil er den Beschuldigten persönlich einvernommen hat (BGE 136 II 447 E. 3.1 S. 451; 124 II 103 E. 1c/aa und bb S. 106 f.; 119 Ib 158 E. 3a/aa und bb S. 163 f.).

E. 2.3

Wie aus dem Urteil der Vorinstanz (E. 2.3.2) hervorgeht, hat der Statthalter ausschliesslich aufgrund der Akten entschieden und keine zusätzlichen Abklärungen vorgenommen. Soweit ersichtlich stützte sich der Statthalter nur auf den Polizeirapport inklusiv Waagschein ab. Der Beschwerdeführer macht selbst nicht geltend, er sei persönlich

einvernommen worden. Die Verwaltungsbehörde ist somit bei ihrer rechtlichen Würdigung des Sachverhalts nicht an den Strafbefehl gebunden.

E. 3

Zu prüfen bleibt, ob die Vorinstanz das Verhalten des Beschwerdeführers zu Recht als schwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG erachtete. Der Beschwerdeführer ist der Ansicht, seine Verfehlungen liessen bloss auf eine leichte Widerhandlung gemäss Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG schliessen.

E. 3.1

Das Gesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (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 und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Abs. 1 lit. a). Eine mittelschwere Widerhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG). Leichte und mittelschwere Widerhandlungen werden von Art. 90 Abs. 1 SVG als einfache Verkehrsregelverletzungen erfasst (BGE 135 II 138 E. 2.4 S. 143 f.). 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, welche einer groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG entspricht (BGE 132 II 234 E. 3 S. 237 f.), wird der Führerausweis für mindestens drei Monate entzogen (Abs. 2 lit. a). Die Entzugsdauer beträgt mindestens 12 Monate, wenn in den vorangegangenen fünf Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren Widerhandlung entzogen war (Abs. 2 lit. c).

E. 3.2

Die Annahme einer schweren Widerhandlung setzt kumulativ eine qualifizierte objektive Gefährdung und ein qualifiziertes Verschulden voraus. Der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ist dann erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Auf subjektiver Seite verlangt der Tatbestand ein schweres Verschulden (Urteil 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012 E. 3.1 und E. 3.2). Ist die Gefährdung gering, aber das Verschulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt nur eine mittelschwere Widerhandlung vor (Urteil 6A.16/2006 vom 6. April 2006 E. 2.1.1, in: JdT 2006 I S. 442; Botschaft vom 31. März 1999 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, BBl 1999 4489; CÉDRIC MIZEL, Die Grundtatbestände der neuen Warnungsentzüge des SVG und ihre Beziehung zum Strafrecht, in ZStrR 124/2006, S. 31 ff., insbesondere S. 63 f.).

E. 4.1

Fahrzeuge dürfen nur in betriebssicherem Zustand in Verkehr gesetzt werden (Art. 29 SVG). Dies bedingt insbesondere, dass die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nicht überladen werden und die Ladung sachgemäss verteilt und gesichert wird (Art. 30 Abs. 2 SVG). Die Bestimmungen wurden konkretisiert durch Art. 67 VRV, der die maximalen Gewichte und Lasten definiert. Diese Normen tragen zur Sicherheit im Strassenverkehr bei, insbesondere auch auf Autobahnen, wo die Verkehrsteilnehmer mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Es handelt sich dabei um wichtige Verkehrsvorschriften (vgl. Urteile 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014; 1C_353/2010 vom

12. Januar 2011), die mit jenen über die Geschwindigkeit (vgl. BGE 123 II 37 E. 1c S. 39) oder die Abstände (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2.1 S. 137) vergleichbar sind.

E. 4.2

Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers, wonach eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer erst bei einer konkreten Gefährdung vorliege, ist der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung erfüllt. Eine solche besteht, wenn die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung naheliegt (Urteile 1C_746/2013 vom 12. Dezember 2013 E. 2.2; 1C_3/2008 vom 18. Juli 2008 E. 5.2 mit Hinweisen). Ob eine solche Gefährdung vorliegt, hängt von den jeweiligen Verhältnissen des Einzelfalls ab (Urteil 1C_156/2010 vom 26. Juni 2010 E. 4 mit Hinweisen; vgl. auch BGE 131 IV 133 E. 3.2 S. 136 mit Hinweisen). Die Qualifizierung der Schwere der Gefahr bedarf jedoch einer rechtlichen Würdigung, welche, wie bereits dargestellt, im vorliegenden Fall losgelöst vom Strafbefehl erfolgen kann (oben E. 2).

Der Beschwerdeführer bestreitet nicht, dass im vorliegenden Fall die Stütz- und Deichsellast um 190 % bzw. 132 % und damit erheblich überschritten wurden. Da die Anhängelast und das Betriebsgewicht des Sachtransportanhängers nur geringfügig überschritten wurden (jeweils 12.5 %), sind diese Ergebnisse vor allem auf eine unsachgemässe Verteilung der Ladung auf der Anhängerfläche zurückzuführen. Dadurch wirkte mehr als die zweifache bis gar fast die dreifache Belastung auf die Anhängerkupplung bzw. -deichsel. Gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts wurden vergleichsweise geringere Überschreitungen der zulässigen Lasten und Gewichte bei Fahrzeugkombinationen bereits als massiv oder erheblich eingestuft (vgl. Urteil 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012 E. 3.1; 6S.451/1988 vom 11. Oktober 1988 E. 2). In Anbetracht dessen sind die vorliegenden Überbelastungen im Bereich der Stütz- und Deichsellast zweifelsfrei massiv.

Die Vorinstanz führt diesbezüglich aus, dass aufgrund der falschen Lastenverteilung eine hohe Gefahr bestehe, dass die Kupplung abbreche und sich der Anhänger verselbstständige. Da der Beschwerdeführer auf einer Autobahn unterwegs war, hätte dies aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten zu schweren Unfällen mit Personen- und Sachschaden führen können. Durch die massive Überbelastung sei ein Materialversagen bereits bei einer normalen Fahrweise grundsätzlich möglich. Weitere Gefahrenherde stellten die Verlängerung des Bremsweges, die erhöhte Schleudergefahr, die Blendung entgegenkommender Fahrzeugführer sowie die reduzierte Stabilität und Manövrierbarkeit des Fahrzeugs dar.

Dies wird vom Beschwerdeführer nicht bestritten. Der Beschwerdeführer stellt sich aber auf den Standpunkt, er habe durch seine Verkehrsregelverletzung keine Gefahr geschaffen, denn es sei nicht festgestellt, dass er durch eine unsichere Fahrweise aufgefallen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass neben der Überbelastung der Anhängerkupplung und -deichsel keine zusätzlichen Gefahrenquellen, wie z.B. das Fahren in Schlangenlinie oder das Verlassen des Fahrstreifens, vorliegen müssen, um eine erhöhte abstrakte Gefahr anzunehmen. Die massive Überschreitung der zulässigen Stütz- und Deichsellast ist bereits für sich geeignet, eine Gefährdung oder Verletzung der Verkehrssicherheit herbeizuführen, und zwar in einer Art und Weise, dass Leib und Leben sowie das Vermögen anderer Verkehrsteilnehmer durch die mögliche Verursachung von Unfällen zu Schaden kommen

können. Das Bundesgericht ging denn auch bereits bei einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts eines Kleintransporters um 34.11 % bzw. 54.09 % von einer erhöhten bzw. erhöht abstrakten Gefahr aus (Urteil 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 4.3; 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 4.2). In einem weiteren Fall bejahte es zudem eine schwere Widerhandlung bei einem Kleintransporter, der das zulässige Gesamtgewicht um 126.69 % bzw. die zulässige Nutzlast gar um 341 % überschritten hatte (Urteil 1C_353/2010 vom 12. Januar 2011 E. 2.4).

Es entsteht dabei kein Widerspruch zum Urteil 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012 (E. 3.1). Dort war - trotz teils massiven Überschreitungen der zulässigen Sattel-, Achs- und Reifenbelastung - das Gesamtgewicht eines mit Düngersäcken beladenen und auf einer Autobahn fahrenden Sattelschleppers nur geringfügig überschritten (um 6.7 %) und deshalb die Verkehrssicherheit nicht nennenswert beeinträchtigt. Gleiches gilt für einen Entscheid betreffend eines leichten Sattelschleppers, bei welchem das Bundesgericht trotz Überschreitung der Nutzlast auf dem Zugfahrzeug und der Überbelastung der Antriebsachse aufgrund der Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts bloss auf eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer schloss (Urteil 1C_417/2010 vom 25. Januar 2011 E. 2.3.3).

Der Beschwerdeführer war mit besagter Fahrzeugkombination auf einer Autobahn unterwegs, wo ein mögliches Abbrechen bzw. Schleudern des Anhängers schwerwiegende Folgen haben kann. Genügen bereits die Erwägungen der Vorinstanz, um eine erhöhte abstrakte Gefahr zu begründen, erübrigt es sich, auf die neuen Vorbringen des Strassenverkehrsamts des Kantons Aargau bezüglich Verkeilung bzw. Abbruch des Bremsgestänges und die damit verbundenen Folgen für die Funktionsfähigkeit der selbstständigen Anhängerbremse einzugehen.

E. 5

Subjektiv erfordert der Tatbestand gemäss Art. 16c oder Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Grobe Fahrlässigkeit kommt nicht nur dann in Betracht, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist; sondern auch, wenn er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht. In diesem Fall wird vorausgesetzt, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer auf Rücksichtslosigkeit beruht (BGE 131 IV 133 E. 3.2 S. 136 mit Hinweisen).

E. 5.1

Der Beschwerdeführer wendet hierzu ein, er habe den Anhänger nicht selbst beladen und die Überladung sei ihm beim Fahren nicht aufgefallen.

E. 5.2

Gemäss Art. 57 Abs. 1 VRV hat sich der Fahrzeugführer vor Antritt der Fahrt zu vergewissern, dass sich das Fahrzeug und die Ladung in betriebssicherem Zustand befinden (PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, N. 4 zu Art. 29 SVG). Aufgrund seines Berufes als Montagebauer und als erfahrener Motorfahrzeugführer, der häufig im Strassenverkehr unterwegs ist, muss erwartet werden, dass der Beschwerdeführer der Ladung, dem Transport und der Montage von Messematerial die nötige Beachtung schenkt. Indem er

darauf vertraut hat, dass die Ladung vorschriftsgemäss vorgenommen wurde, ohne sich selbst über deren betriebssicheren Zustand zu vergewissern, hat er klarerweise grobfahrlässig gehandelt. Die Überladung des Anhängers war gemäss Polizeirapport offensichtlich und hätte demnach vom Beschwerdeführer in Ausübung der in dieser Situation erforderlichen Aufmerksamkeit und seiner Kontrollpflicht ohne weiteres erkannt werden können. Angesichts der durch die massive Überschreitung der Stütz- und Deichsellast hervorgerufenen ernstlichen Gefahr für die Verkehrssicherheit, ist das Verhalten des Beschwerdeführers als rücksichtslos einzustufen, womit ein schweres Verschulden vorliegt.

E. 6

Zusammenfassend liegen alle qualifizierenden Merkmale einer schweren Widerhandlung gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG vor.

Die Entzugsdauer liegt bei einer schweren Widerhandlung bei mindestens 12 Monaten, wenn in den vorangegangenen fünf Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren Widerhandlung oder zweimal wegen mittelschweren Widerhandlungen entzogen war (Art. 16c Abs. 2 lit. c). Eine Unterschreitung der gesetzlichen Mindestentzugsdauer ist auch bei beruflicher Notwendigkeit ausgeschlossen (Art. 16 Abs. 3 SVG).

E. 7

Die Beschwerde ist nach dem Gesagten abzuweisen. Der Beschwerdeführer trägt die Gerichtskosten (Art. 66 Abs. 1 BGG) und hat keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 68 Abs. 2 BGG).

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