

BGer 1C 38/2011 vom 5. Mai 2011

Bundesgericht, 2011-05-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_38_2011

FR: TF 1C 38/2011 du 5 mai 2011

IT: TF 1C 38/2011 del 5 maggio 2011

Regeste

Entzug des Führerausweises | Strassenbau und Strassenverkehr

Erwägungen

E. 1

Die Sachurteilsvoraussetzungen von Art. 82 ff. BGG sind erfüllt, weshalb auf die Beschwerde einzutreten ist.

E. 2.1

Der Führer eines Fahrzeugs muss dieses ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann (Art. 31 Abs. 1 SVG). Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 SVG). Der Fahrzeugführer hat langsam zu fahren, wo die Strasse verschneit, vereist, mit nassem Laub oder mit Splitt bedeckt ist, besonders wenn Anhänger mitgeführt werden (Art. 4 Abs. 2 VRV). Der Beschwerdeführer hat unbestrittenerweise gegen diese Vorschriften verstossen, weil er auf der leicht schneebedeckten Fahrbahn zu schnell gefahren ist und nach einem Bremsmanöver die Herrschaft über das Fahrzeug verloren hat.

E. 2.2

Das Strassenverkehrsgesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a-c SVG). Eine leichte Widerhandlung nach Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft. Eine mittelschwere Widerhandlung begeht, wer durch die Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG), während eine schwere Widerhandlung eine grobe Verletzung von Verkehrsregeln und eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer bedingt (Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG). Für die Annahme einer schweren Widerhandlung bedarf es demnach sowohl einer qualifizierten objektiven Gefährdung als auch eines qualifizierten Verschuldens (Urteil 1C_224/2010 vom 6. Oktober 2010 E. 3.2 mit Hinweisen; Botschaft zur Änderung des SVG vom 31. März 1999, BBl 1999 4489). Nach einer schweren Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens drei Monate entzogen (Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG), nach einer mittelschweren Widerhandlung für mindestens einen Monat (Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG).

E. 2.3

Die Vorinstanz kam im angefochtenen Entscheid zum Schluss, der Beschwerdeführer habe eine schwere Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG begangen. In Anwendung von Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG hielt sie fest, dass das Strassenverkehrsamt

den Entzug des Führerausweises des Beschwerdeführers für die Dauer von drei Monaten zu Recht angeordnet habe. Der Beschwerdeführer ist dagegen der Ansicht, die Vorinstanz habe mit dem angefochtenen Entscheid Bundesrecht verletzt, indem sie auf eine schwere Widerhandlung gemäss Art. 16c SVG erkannte, statt auf eine mittelschwere nach Art. 16b SVG.

E. 3

Das Bezirksgericht Rheinfelden beurteilte das Verhalten des Beschwerdeführers gemäss Strafbefehl vom 18. Februar 2010 als einfache Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Ziff. 1 SVG. Ohne sich im Strafbefehl diesbezüglich zu äussern, schloss es damit die Anwendung des qualifizierten Tatbestands von Art. 90 Ziff. 2 SVG aus, welcher wie Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln sowie eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer voraussetzt. Die Verwaltungsbehörde ist in der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts indessen frei, ausser die rechtliche Qualifikation hängt stark von der Würdigung der Tatsachen ab, die das Strafgericht besser kennt, etwa weil es den Beschuldigten persönlich einvernommen hat (BGE 124 II 103 E. 1c/bb S. 107; Urteile 1C_224/2010 vom 6. Oktober 2010 E. 4.2 sowie 1C_274/2010 vom 7. Oktober 2010 E. 2.1; je mit Hinweisen). Solche Tatsachen sind hier nicht ersichtlich.

E. 4

Die Anwendung von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG setzt zunächst voraus, dass eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und dadurch die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet worden ist. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist nicht erst bei einer konkreten, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt von der Situation ab, in welcher die Verkehrsregelverletzung begangen wird. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung (BGE 131 IV 133 E. 3.2 S. 136 mit Hinweisen).

E. 4.1

Gemäss verbindlicher und nicht bestrittener Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz fuhr der Beschwerdeführer auf dem Überholstreifen der Autobahn mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 100-110 km/h, wobei die Fahrbahn leicht schneebedeckt war. Nach Einleitung eines Bremsmanövers kam der Lieferwagen des Beschwerdeführers ins Schleudern, kollidierte mit der Böschung am rechten Fahrbahnrand, überschlug sich einmal und kam auf dem Pannestreifen zum Stillstand. Der Beschwerdeführer erlitt ein Schleudertrauma und leichte Schnittverletzungen an den Händen. Am Fahrzeug entstand Sachschaden und an der Böschung ein leichter Landschaftsschaden. Es kam zu keiner direkten oder indirekten Unfallbeteiligung von Drittpersonen.

E. 4.2

Die Vorinstanz hat im angefochtenen Entscheid festgehalten, der ausser Kontrolle geratene Lieferwagen auf der Autobahn habe für andere Verkehrsteilnehmer eine ernste Gefahr dargestellt. Das Verhalten eines ins Schleudern geratenen Wagens sei nicht abschätzbar. Andere Fahrzeuge hätten vom Lieferwagen touchiert oder gerammt werden, nachfolgende Verkehrsteilnehmer auf den Lieferwagen auffahren und Drittpersonen verletzt werden können. Es habe die Gefahr bestanden, dass nachfolgende Fahrzeuglenker durch das schleudernde, sich drehende und überschlagende Unfallfahrzeug auf sehr gefährliche Weise hätten überrascht und irritiert werden können. Dass keine weiteren Verkehrsteilnehmer am

Unfall beteiligt gewesen seien, sei glücklichen Umständen zu verdanken. Eine schwere Gefährdung des Verkehrs sei daher zweifellos gegeben.

E. 4.3

Diesen Ausführungen der Vorinstanz ist zu folgen. Indem der Beschwerdeführer seine Geschwindigkeit nicht den Strassenverhältnissen angepasst hat, hat er wichtige Verkehrsvorschriften (vgl. E. 2.1 hiervor) in objektiv schwerer Weise missachtet. Das ausser Kontrolle geratene Fahrzeug stellte für andere Verkehrsteilnehmer unter den gegebenen Umständen eine erhöhte abstrakte Gefahr dar. Der Beschwerdeführer hat die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG ernstlich gefährdet, auch wenn keine weiteren Personen am Unfall beteiligt waren. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass der Unfall auf einer richtungsgetrenten Autobahn geschehen ist, zumal der ausser Kontrolle geratene Lieferwagen die Sicherheit der nachfolgenden Fahrzeuge ernstlich gefährdete. Unbehelflich ist sodann der Hinweis des Beschwerdeführers auf das Urteil des Bundesgerichts 1C_83/2010 vom 12. Juli 2010, soweit die damals mit der vorliegend zu beurteilenden Situation überhaupt verglichen werden kann. Im genannten Entscheid, in welchem ebenfalls ein Selbstunfall mit einem sich drehenden Fahrzeug bei winterlichen Strassenverhältnissen zu beurteilen war, befand das Bundesgericht, es halte vor dem Bundesrecht stand, dass die Vorinstanz eine bloss geringe Gefahr und damit einen leichten Fall im Sinne von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG verneint habe (E. 5.1). Im Gegensatz zur Ansicht des Beschwerdeführers hat das Bundesgericht im erwähnten Urteil das Vorliegen einer ernstlichen Gefahr allerdings nicht ausgeschlossen, zumal im Hinblick auf Art. 107 Abs. 1 BGG, wonach das Bundesgericht nicht über die Begehren der Parteien hinausgehen darf, gar keine Veranlassung zur Prüfung der Frage bestand, ob allenfalls sogar von einer qualifizierten Verkehrsregelverletzung nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG hätte ausgegangen werden müssen.

E. 5

Weiter setzt die Anwendung von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts ein rücksichtsloses oder sonst wie schwerwiegend regelwidriges Verhalten voraus. Ein schweres Verschulden liegt immer vor, wenn sich der Täter der Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist. Bei fahrlässigem Handeln muss zumindest grobe Fahrlässigkeit gegeben sein (Urteil 1C_356/2009 vom 12. Februar 2010 E. 2.3.1; BGE 131 IV 133 E. 3.2 S. 136; 130 IV 32 E. 5.1 S. 40; je mit Hinweisen).

E. 5.1

Auf schnee- und eisbedeckten Strassen kann die Lenk- und Bremsfähigkeit wesentlich beeinträchtigt sein. Das Wissen darum, dass die Schleudergefahr und damit die Unfallgefahr auf verschneiten Strassen gross ist, kann allgemein vorausgesetzt werden. Ebenso bekannt ist der Umstand, dass sich diese Gefahr mit zunehmender Geschwindigkeit erhöht (BGE 126 II E. 2a S. 194). Das Gebot langsamen Fahrens auf verschneiten und vereisten Strassen von Art. 4 Abs. 2 VRV kann nicht in allgemeiner Weise auf eine bestimmte Geschwindigkeit hin konkretisiert werden. Massgebend sind der Zustand und die Führung der Strasse, die Verkehrsdichte sowie die Besonderheiten des Fahrzeugs (René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Auflage, 2002, S. 278). In BGE 127 II 302 entschied das Bundesgericht, der Fahrzeuglenker habe seine Fahrgeschwindigkeit den mit Schneematsch bedeckten Strassen angepasst, indem er auf einer Stadtautobahn lediglich mit 60-70 km/h anstatt der signalisierten

Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gefahren sei. Dass er sein Fahrzeug nach einem brüsk eingeleiteten Bremsmanöver nicht mehr beherrschen können, habe an den misslichen Strassenverhältnissen gelegen und sei die nicht beeinflussbare Folge eines im Ansatz grundsätzlich richtigen Fahrverhaltens gewesen. Dem Fahrzeuglenker sei deshalb höchstens ein leichtes Verschulden anzulasten (E. 3d S. 304 f.). In BGE 126 II 192 kam das Bundesgericht zum Schluss, dass die unfallverursachende Fahrzeuglenkerin, die innerorts in einer leichten Kurve auf einer mit Schneematsch bedeckten Strasse mit 50 km/h fuhr und ins Schleudern geriet, mindestens ein mittelschweres Verschulden traf (E. 2a S. 193 ff.). Ein mittelschweres Verschulden bestätigte das Bundesgericht im Urteil 6A.24/2004 vom 18. Juni 2004 bei einem Lenker, der ausserorts auf einer kurvenreichen, abfallenden Strasse bei starkem Regen die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgefahren hatte, beim Abbremsen ins Schleudern geraten und aus der Kurve getragen worden war (E. 3). Im Urteil 6A.46/2005 vom 12. Oktober 2005 stellte das Bundesgericht fest, die Vorinstanz habe nicht gegen Bundesrecht verstossen, wenn sie bei einem Fahrzeuglenker, der auf der Autobahn in der Nacht bei schlechten meteorologischen Bedingungen und zeitweise Schneefall mit einer Geschwindigkeit von 110 km/h ins Schleudern geraten war, von einem mittelschweren Verschulden ausging (E. 3.3). Im Urteil 1C_83/2010 vom 12. Juli 2010, wo ein bei winterlichen Strassenverhältnissen mit Nässe und stellenweise Schnee bzw. Eisglätte am Unfallort verursachter Selbstunfall auf einer Autostrasse zu beurteilen war, ging das Bundesgericht von einem mindestens leichten Verschulden des Fahrzeuglenkers aus, wobei es offen lies, ob der Selbstunfall letztlich durch ungenügende Aufmerksamkeit, mangelhafte Fahrtechnik, unangepasste Geschwindigkeit oder durch eine Kombination dieser Faktoren ausgelöst worden war (E. 5.1 f.).

E. 5.2

Nach Ansicht der Vorinstanz hat der Beschwerdeführer eine schwere Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer in grobfahrlässiger Weise verschuldet. Da der Beschwerdeführer vor dem Unfall die Schneeräumungsfahrzeuge überholt habe, habe ihm bewusst sein müssen, dass die Fahrbahn auf der darauffolgenden Strecke noch nicht geräumt gewesen sei und dass aufgrund der leicht schneebedeckten Fahrbahn eine erhöhte Schleudergefahr geherrscht habe. Dass der Beschwerdeführer gewusst oder zumindest vermutet habe, dass die Fahrbahn glatt sei, sei auch dem Polizeirapport zu entnehmen. Selbst falls er nicht mit Sicherheit gewusst, sondern nur vermutet habe, dass die Fahrbahn glatt sei, hätte er seine Geschwindigkeit entsprechend anpassen müssen. Der Beschwerdeführer habe seine Geschwindigkeit gegenüber der unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h um lediglich 10-20 km/h und damit offensichtlich nicht ausreichend reduziert. Ausserdem habe der Beschwerdeführer wohl falsch reagiert und zu stark gebremst, zumal das Überholmanöver, aufgrund dessen er das Bremsmanöver eingeleitet habe, rund 30-40 Meter vor ihm stattgefunden habe und es wohl ausreichend gewesen wäre, vom Gaspedal zu gehen um die Distanz zum überholenden Personenwagen zu vergrössern.

E. 5.3

Der Beschwerdeführer macht geltend, er habe aufgrund der Witterungsverhältnisse seine Fahrweise angepasst und das Tempo im Vergleich zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit reduziert. Vor und hinter ihm seien Personenwagen mit etwa gleicher Geschwindigkeit unterwegs gewesen, sodass er davon ausgehen dürfe, seine Geschwindigkeit sei den Strassenverhältnissen angepasst. Sein Bremsmanöver sei notwendig geworden, weil ein auf

dem Normalstreifen vorausfahrender Personenwagen auf gefährliche Weise plötzlich auf den Überholstreifen gewechselt habe, was nicht von ihm zu verantworten sei. Auch wenn sein Bremsmanöver vielleicht zu stark gewesen sei, habe er grundsätzlich richtig reagiert, weshalb nicht von einem schweren, sondern höchstens einem mittelschweren Verschulden auszugehen sei. Es sei im Übrigen mit der vergleichsweise heranzuziehenden Rechtsprechung des Bundesgerichts vereinbar, nur von einem mittelschweren Verschulden auszugehen.

E. 5.4

Selbst wenn das Gebot langsamen Fahrens auf verschneiten und vereisten Strassen nicht in allgemeiner Weise auf eine bestimmte Geschwindigkeit hin konkretisiert werden kann, ist immerhin festzuhalten, dass bei schneebedeckter Fahrbahn die den Umständen angepasste Geschwindigkeit nach Art. 4 Abs. 2 VRV i.V.m. Art. 32 Abs. 1 SVG in jedem Fall wesentlich tiefer ist als die auf Autobahnen grundsätzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Vorliegend ist zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen nicht besonders gering war, was sich aus dem angefochtenen Entscheid und den Ausführungen des Beschwerdeführers ergibt. Dem Beschwerdeführer, der mit einem Lieferwagen mit einer Geschwindigkeit von 100-110 km/h auf der leicht schneebedeckten Fahrbahn unterwegs war, musste die besondere Gefährlichkeit seiner verkehrsregelwidrigen Fahrweise bewusst sein. Aber selbst wenn er die ernstliche Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nicht in Betracht gezogen haben sollte, liess er zumindest die geforderte Sorgfalt vermissen und handelte er grobfahrlässig. Der Einwand des Beschwerdeführers, er habe seine Geschwindigkeit gegenüber der zulässigen Höchstgeschwindigkeit immerhin um 10-20 km/h reduziert, vermag angesichts der aufgrund der herrschenden Strassenverhältnisse immer noch deutlich zu hohen Geschwindigkeit nichts an seinem schweren Verschulden zu ändern. Im Vergleich zum unfallverursachenden Fahrzeuglenker im in BGE 127 II 302 beurteilten Fall, dessen Geschwindigkeit von 60-70 km/h auf der schneebedeckten Fahrbahn einer Autobahn vom Bundesgericht noch als den Strassenverhältnissen angepasst eingestuft worden war, fuhr der Beschwerdeführer deutlich schneller. Auch dass offenbar andere Fahrzeughalter mit ungefähr der gleichen Geschwindigkeit wie der Beschwerdeführer unterwegs waren, ändert nichts an seinem schweren Verschulden. Unbehelflich ist sodann der Einwand des Beschwerdeführers, ein auf dem Normalstreifen vorausfahrender Personenwagen habe 30-40 Meter vor ihm plötzlich auf die Überholspur gewechselt, zumal der Beschwerdeführer auf diese Situation nicht richtig reagiert, sondern zu stark gebremst hat, was ihm - in Verbindung mit der unangepassten Geschwindigkeit - anzulasten ist. Soweit der Beschwerdeführer auf angeblich vergleichbare vom Bundesgericht beurteilte Fälle hinweist, in welchen nur von einem mittelschweren Verschulden ausgegangen worden sei (vgl. E. 5.1), kann er aus den nachfolgenden Überlegungen auch daraus nichts zu seinen Gunsten ableiten. Zunächst unterscheidet sich der vorliegend zu beurteilende Sachverhalt in wesentlichen Punkten von den Umständen in den vom Beschwerdeführer genannten Fällen, sei es, dass der Beschwerdeführer mit deutlich höherer Geschwindigkeit unterwegs war oder dass die genannten Urteile zum Teil Unfälle betreffen, die zwar auf nasser, nicht aber auf schneebedeckter Fahrbahn verursacht worden sind. Sodann hat das Bundesgericht in den vom Beschwerdeführer genannten Fällen ein allfälliges schweres Verschulden der Fahrzeuglenker nicht ausgeschlossen, zumal gar keine Veranlassung bestand, ein solches zu prüfen, weil das Bundesgericht ohnehin nicht über die Begehren der Parteien hinausgehen durfte. In diesem Sinne hat das Bundesgericht in BGE 126 II 192 sogar ausdrücklich

festgehalten, den Fahrzeuglenker treffe mindestens ein mittelschweres Verschulden.

E. 6

Damit steht fest, dass der Beschwerdeführer im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln beging und damit eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorrief oder in Kauf nahm, weshalb ihm der Führerausweis nach Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG für mindestens drei Monate zu entziehen war, wobei die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden durfte (vgl. Art. 16 Abs. 3 SVG). Die Beschwerde ist somit abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens trägt der Beschwerdeführer die Gerichtskosten (vgl. Art. 66 Abs. 1 BGG).

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