

BGer 1C 3/2015 vom 26. August 2015

Bundesgericht, 2015-08-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_3_2015

FR: TF 1C 3/2015 du 26 août 2015

IT: TF 1C 3/2015 del 26 agosto 2015

Regeste

Entzug des Führerausweises | Strassenbau und Strassenverkehr

Erwägungen

E. 1

Angefochten ist ein kantonales letztinstanzliches Urteil über eine Administrativmassnahme im Strassenverkehr. Dagegen steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nach Art. 82 ff. BGG offen; ein Ausnahmegrund ist nicht gegeben (Art. 83 BGG). Der Beschwerdeführer rügt die Verletzung von Bundesrecht, was zulässig ist (Art. 95 lit. a, Art. 97 Abs. 1 BGG). Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen sind erfüllt, weshalb auf die Beschwerde einzutreten ist.

E. 2.1

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). Die fehlbare Person wird verwarnt, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis nicht entzogen war und keine andere Administrativmassnahme verfügt wurde (Abs. 3). Gemäss Art. 16b SVG begeht eine mittelschwere Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a). Nach einer mittelschweren Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen (Abs. 2 lit. a). Leichte und mittelschwere Widerhandlungen werden von Art. 90 Abs. 1 SVG als einfache Verkehrsregelverletzungen erfasst (BGE 135 II 138 E. 2.4 S. 143). 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), wird der Führerausweis für mindestens drei Monate entzogen (Abs. 2 lit. a). Eine Unterschreitung der gesetzlichen Mindestentzugsdauer ist ausgeschlossen (Art. 16 Abs. 3 SVG ; zum Ganzen: Urteil 1C_424/2012 vom 14. Januar 2013 E 2.1).

E. 2.2

Nach der Rechtsprechung ist die Verwaltungsbehörde grundsätzlich an die Feststellungen des Sachverhalts durch den Strafrichter gebunden, nicht aber bei dessen rechtlicher Würdigung (BGE 139 II 95 E. 3.2 S. 101 mit Hinweisen). Anders kann es sich verhalten, wenn die rechtliche Würdigung sehr stark von der Würdigung von Tatsachen abhängt, die der Strafrichter besser kennt als die Verwaltungsbehörde. Dies kann etwa der Fall sein,

wenn er den Beschuldigten persönlich einvernommen hat (BGE 124 II 103 E. 1c/bb S. 106 f.; 119 Ib 158 3c/bb S. 164; Urteile 1C_222/2008 vom 18. November 2008 E. 2.4; 1C_71/2008 vom 31. März 2008 E. 2.1; 6A.64/2006 vom 20. März 2007 E. 2.1; 6A.19/2006 vom 16. Mai 2006 E. 1, mit Hinweisen).

E. 3

Der Beschwerdeführer macht geltend, das Verwaltungsgericht habe den Sachverhalt willkürlich festgestellt und seinen Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt, indem es auf die tatsächlichen Feststellungen des Strafbefehls abgestellt und diesen nicht selbst - vorliegend zwingend durch ein technisches Gutachten - erhoben habe. Entgegen seiner Auffassung muss sich der Beschwerdeführer den Strafbefehl entgegenhalten lassen, nachdem er diesen unangefochten in Rechtskraft erwachsen liess. Sein Einwand, er sei davon ausgegangen, dass die Angelegenheit mit dem Strafbefehl erledigt sei und er - damals noch nicht anwaltlich vertreten - nicht mit einem Administrativverfahren habe rechnen müssen, ist unbehelflich. Er überzeugt schon deswegen nicht, weil er am 23. Dezember 2010 bei einer Trunkenheitsfahrt gestellt worden war. Es muss ihm damit aus eigener Erfahrung bewusst gewesen sein, dass Verstösse gegen das Strassenverkehrsgesetz, jedenfalls soweit sie nicht mit Ordnungsbusse abgegolten werden können, sowohl straf- als auch verwaltungsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Dieses für die Verfolgung von Strassenverkehrsdelikten geltende duale System ist im Übrigen allgemein bekannt (BGE 137 I 363 ; Urteil 1C_268/2012 vom 31. Oktober 2012 E. 3, je mit Hinweisen). Der Beschwerdeführer kann somit nach Treu und Glauben im Entzugsverfahren nicht mit Erfolg die dem Strafbefehl zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen zur Überschreitung der Stütz- und Deichsellast in Frage stellen. Es bestehen im Übrigen auch keine konkreten Anzeichen dafür, dass diese auf Mess- oder Rechnungsfehlern beruhen würden. Den Strafbefehl muss sich im Administrativverfahren allerdings nicht nur der Beschwerdeführer entgegenhalten lassen, er ist, nach Massgabe der in E. 2.2 angeführten Rechtsprechung, auch für das Strassenverkehrsamt beachtlich.

E. 4.1

Für die Staatsanwaltschaft Lenzburg-Aarau wog der Vorfall vom 21. März 2013 offenkundig nicht besonders schwer, hat sie ihn doch als Übertretung im Sinn von Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG mit einer moderaten Busse von 500 Franken geahndet. Das Strassenverkehrsamt, dessen Auffassung vom Verwaltungsgericht im angefochtenen Entscheid geschützt wird, sieht darin demgegenüber eine schwere Widerhandlung im Sinn von Art. 16c SVG .

E. 4.2

In objektiver Hinsicht setzt die Annahme einer schweren Widerhandlung bzw. einer groben Verkehrsregelverletzung voraus, dass die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet wurde. Dabei genügt nach der Rechtsprechung eine erhöhte abstrakte Gefährdung, welche vorliegt, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahe liegt. Subjektiv erfordert der Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässiger Begehung grobe Fahrlässigkeit (BGE 131 IV 133 E. 3.2 S. 136 mit Hinweisen).

E. 4.3

Das Bundesgericht hatte sich schon verschiedentlich mit der Überschreitung von zulässigen Lasten und Gewichten im Strassenverkehr zu beschäftigen. Im Urteil 1C_353/2010 vom 12. Januar 2011 beurteilte das Bundesgericht die Überschreitung des Gesamtgewichts bei einem Lieferwagen um 126,69 % und der Nutzlast um 341 % durch einen Garagisten als schwere Widerhandlung. Im Urteil 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012 beurteilte es bei einem Sattelschlepper die Überschreitung der zulässigen Sattellast um 117,42 %, der Reifentraglast der Antriebsachse um 51,19 %, des Gesamtgewichts um 6,7 %, des Gewichts des Sattelschleppers um 39,24 % und der Achslast um 65,65 % durch einen Berufschaffeur als mittelschwere Widerhandlung. Im Urteil 1C_181_2014 vom 8. Oktober 2014 beurteilte das Bundesgericht die Überladung eines Lieferwagens um 34,11 % als mittelschwere Widerhandlung. Im Urteil 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 beurteilte das Bundesgericht die Überschreitung der Deichsellast bei einem Sachtransportanhänger um 132 %, der Stützlast um 190 %, der Anhängerlast um 12,5 % und des Betriebsgewichts um 12,5 % als schwere Widerhandlung.

E. 4.4

Eine technische Beurteilung des Vorfalles findet sich im Rapport von Wachtmeister B._____ vom 5. April 2013, auf den sich sowohl die Staatsanwaltschaft als auch das Strassenverkehrsamt stützen. Darin wird ausgeführt, "aufgrund der massiv zu hohen Belastung der Anhängervorrichtung am Zugfahrzeug" müsse durch den Fahrzeuglenker "ein Brechen/Abreissen der Anhängervorrichtung in Kauf genommen werden". Das könne zu einer unkontrollierten Trennung von Zugfahrzeug und Anhänger führen. Durch die krasse Überschreitung der Deichsellast könne die Funktion der Auflaufbremse beeinträchtigt werden. Das könne zu einer verminderten Bremsleistung des Anhängers und zudem zu einem Bruch des Bremsgestänges im Bereich des Faltenbalgs führen, wodurch es während der Fahrt zu einer unkontrollierten Trennung von Zugfahrzeug und Anhänger kommen könne.

E. 4.5

Aus diesen Ausführungen des Polizeisachverständigen ergibt sich, dass bei einer massiven Überschreitung von Stütz- und Deichsellast von 404 % bzw. 152 % mit einer verminderten Bremsleistung des Anhängers sowie mit einem Bruch der Anhängervorrichtung oder des Bremsgestänges zu rechnen ist. Das ist ohne weiteres plausibel, die Zahlen sprechen für sich: wäre die Verkehrssicherheit bei einer vierfachen Überschreitung der Stützlast nicht ernsthaft gefährdet, wäre der Grenzwert für die zulässige Last unsachgemäss tief. Dafür gibt es keine Anhaltspunkte. Dass der Beschwerdeführer mit dem krass fehlerhaft beladenen Anhänger eine erhebliche Strecke unfallfrei gefahren ist, beweist keineswegs, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet war, sondern bedeutet nur, dass er keine kritischen, z.B. ein bruskes Abbremsen oder abrupte Lenkmanöver erfordernde Verkehrssituationen zu meistern hatte, denen die extrem überlastete Anhängervorrichtung nicht gewachsen gewesen wäre. Dass ein Abreissen des Anhängers, besonders bei den auf Autobahnen gefahrenen hohen Tempi, fatale Folgen für die übrigen Verkehrsteilnehmer haben kann, bedarf keiner weiteren Ausführungen. Es ist damit insbesondere auch im Lichte der oben in E. 4.3 angeführten Rechtsprechung nicht zu beanstanden, dass die kantonalen Behörden in objektiver Hinsicht davon ausgingen, dass der Beschwerdeführer die Verkehrssicherheit einer nahe liegenden, konkreten und schwer wiegenden Gefährdung aussetzte.

E. 4.6

Wer einen Zentralachsanhänger mit sich führt, muss über die für dessen Handhabung erforderlichen Grundkenntnisse verfügen und der bei diesen Gefährten naturgemäss besonders wichtigen Ausbalancierung der Ladung das erforderliche Augenmerk schenken. Der Beschwerdeführer belud einen solchen Anhänger derart unausgewogen, dass die zulässige Stützlast um das Vierfache überschritten wurde. Er muss sich angesichts dieser Zahlen den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit gefallen lassen, und zwar gleichgültig darum, ob er die Fahrt ausführte, obwohl er die Grundregeln für Handhabung solcher Anhänger pflichtwidrig nicht kannte, oder ob er sie kannte und sich darüber sorgfaltswidrig hinwegsetzte. Als Lenker war er für die Einhaltung der Verkehrsvorschriften und damit auch für das korrekte Beladen des von ihm mitgeführten Anhängers vollumfänglich verantwortlich (vgl. Art. 26 Abs. 1 SVG). Sein Einwand, er sei seitens des Arbeitgebers angewiesen worden, das zu transportierende Fahrzeug bündig an die auf dem Anhänger angebrachte Anschlagleiste zu stellen, wodurch dieser regelkonform beladen sei, vermag ihn daher nicht entscheidend zu entlasten. Dies selbst dann, wenn sich sein Vorgesetzter mit dieser Anweisung selber nach Art. 100 Ziff. 2 SVG strafbar gemacht haben sollte. Darüber ist hier nicht zu befinden, da dies nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist.

E. 4.7

Das Verwaltungsgericht hat damit kein Bundesrecht verletzt, indem es die Einstufung des Vorfalls durch das Strassenverkehrsamt als schwere Widerhandlung gegen die Verkehrsregeln im Sinn von Art. 16c Abs. 1 a SVG schützte. Dem Beschwerdeführer war bereits mit Verfügung 23. Dezember 2010 und damit weniger als fünf Jahre vor dem hier zu beurteilenden Vorfall vom 21. März 2013 der Führerausweis wegen einer schweren Widerhandlung im Sinn von Art. 16c Abs. 1 lit. b SVG (Trunkenheitsfahrt) für drei Monate entzogen worden. Er gilt damit als rückfällig im Sinn von Art. 16c Abs. 2 lit. c SVG , womit die minimale Entzugsdauer bei 12 Monaten liegt.

E. 5

Die Beschwerde ist somit abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig und hat keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 66 Abs. 1 und Art. 68 Abs. 1 BGG).

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