

# **BGer 1C\_453/2018 vom 22. August 2019**

Bundesgericht, 2019-08-22, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_453\\_2018](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_453_2018)

FR: TF 1C\_453/2018 du 22 août 2019

IT: TF 1C\_453/2018 del 22 agosto 2019

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Angefochten ist ein kantonales letztinstanzliches Urteil betreffend einen Führerausweisentzug. Dagegen steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht offen ( Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. d und Abs. 2 sowie Art. 90 BGG ); ein Ausnahmegrund gemäss Art. 83 BGG ist nicht gegeben. Der Beschwerdeführer ist als Inhaber des Führerausweises und Adressat des angefochtenen Urteils gemäss Art. 89 Abs. 1 BGG zur Beschwerde legitimiert. Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen sind erfüllt, weshalb auf die Beschwerde grundsätzlich einzutreten ist.

### **E. 1.2**

Das Bundesgericht wendet das Bundesrecht grundsätzlich von Amtes wegen an ( Art. 106 Abs. 1 BGG ). Gemäss Art. 106 Abs. 2 BGG prüft es die Verletzung von Grundrechten jedoch nur insofern, als eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und begründet worden ist. In der Beschwerde ist daher klar und detailliert anhand der Erwägungen des angefochtenen Urteils darzulegen, inwiefern Grundrechte verletzt worden sein sollen ( BGE 142 II 369 E. 2.1 S. 372 mit Hinweisen).

### **E. 1.3**

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat ( Art. 105 Abs. 1 BGG ). Die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig, d.h. willkürlich, ist, oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann ( Art. 97 Abs. 1 BGG ; BGE 137 II 353 E. 5.1 S. 356; 137 III 226 E. 4.2 S. 234; je mit Hinweisen). Eine entsprechende Willkürüge ist substantiiert vorzubringen ( Art. 106 Abs. 2 BGG ; BGE 141 IV 317 E. 5.4 S. 324; 137 III 226 E. 4.2 S. 234; je mit Hinweisen).

### **E. 2.1**

Ein Strafurteil vermag die Verwaltungsbehörde grundsätzlich nicht zu binden. Allerdings gebietet der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, widersprüchliche Entscheide im Rahmen des Möglichen zu vermeiden, weshalb die Verwaltungsbehörde beim Entscheid über die Massnahme von den tatsächlichen Feststellungen des Strafrichters nur abweichen darf, 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 hat (vgl. BGE 139 II 95 E. 3.2 S. 101 f. mit Hinweisen). 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. Auch in diesem Zusammenhang hat sie jedoch den eingangs genannten Grundsatz, widersprüchliche Urteile zu vermeiden, gebührend zu berücksichtigen (vgl. BGE 136 II 447 E. 3.1 S. 451; Urteil 1C\_424/2012 vom 15. Januar 2013 E. 2.3).

## **E. 2.2**

Mit Blick auf die Sachverhaltsfeststellung hält der Beschwerdeführer ausdrücklich fest, dass er sie, wie sie im Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Rheinfelden-Laufenburg festgehalten sei, nicht bestreite. Dass die sachverhaltlichen Feststellungen der Vorinstanz davon abweichen würden oder nicht korrekt wären, macht er nicht geltend. Es erübrigt sich daher, auf seine Ausführungen betreffend die Bindung der Verwaltungsbehörde an die strafrichterliche Sachverhaltsfeststellung einzugehen.

Vorliegend ist vom Sachverhalt auszugehen, wie ihn die Vorinstanz festgestellt hat (vgl. Art. 105 Abs. 1 BGG sowie oben E. 1.3) : Am 23. September 2016 lenkte der Beschwerdeführer im Innerortsbereich von Laufenburg einen Sattelschlepper mit einem Sattel-Sachtransportanhänger. Auf dem Anhänger hatte er eine Maisballenpresse und einen Teleskoplader geladen. Anlässlich dieser Fahrt kollidierte der ausgefahrene Arm des Teleskopladern mit einer Fussgängerüberführung aus Holz, welche auf einer durchschnittlichen Höhe von 5.20 m die Fahrbahn überquerte und vom Teleskoparm beschädigt wurde. Durch die herabfallenden Trümmerteile wurde ein Personenwagen beschädigt und dessen Lenkerin leicht verletzt. Wie dem Polizeirapport unter anderem zu entnehmen sei, habe der Beschwerdeführer die Ladung gemäss seinen eigenen Aussagen zwar gesichert, vor der Abfahrt jedoch keinen Kontrollblick nach oben durchgeführt und deshalb nicht bemerkt, dass der Teleskoparm noch ausgefahren gewesen sei. Die gemessene Höhe vom Boden bis zum Ende des ausgefahrenen Teleskoparms habe anlässlich dieser Fahrt 5.42 m betragen.

## **E. 2.3**

Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts rügt der Beschwerdeführer eine Verletzung des Grundsatzes der Einheit der Rechtsordnung und damit einhergehend eine Verletzung des Willkürverbots durch die Vorinstanz. Sie sei an die im Rahmen des Strafbefehls vorgenommene rechtliche Würdigung des Sachverhalts gebunden. Der Strafbefehl sei gestützt auf einen Polizeibericht erlassen worden, der wiederum auf Wahrnehmungen der Polizeibeamten vor Ort und auf Aussagen von Beteiligten beruhe, die unmittelbar nach dem Vorfall eingeholt worden seien. Die Verwaltungsbehörde ihrerseits habe keine zusätzlichen Beweise erhoben und keine Tatsachen festgestellt und ihrem Entscheid zugrunde gelegt, die dem Strafrichter nicht bekannt gewesen wären. Indem die Strafbehörden seine Verfehlung als Übertretung qualifiziert hätten, die Verwaltungsbehörden demgegenüber von einem qualifizierten Verschulden ausgegangen seien, bestehe ein Widerspruch in der Beurteilung.

Die Vorinstanz hielt fest, der Beschwerdeführer sei lediglich polizeilich einvernommen worden. Die rechtliche Würdigung hänge demnach nicht stark von Tatsachen ab, die dem Strafrichter besser bekannt seien. Damit sei das Verwaltungsgericht nicht an die rechtliche Würdigung im Strafbefehl gebunden.

Nachdem der Beschwerdeführer diese vorinstanzlichen Ausführungen nicht bestreitet und auch nicht ersichtlich ist, dass sie unzutreffend wären, war die Verwaltungsbehörde bei ihrer rechtlichen Würdigung des Sachverhalts nicht an den Strafbefehl gebunden (vgl. oben

E. 2.1). Dementsprechend und entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers war für die Verwaltungsbehörde auch nicht massgeblich, dass er "lediglich" wegen einer Übertretung zu einer Busse verurteilt wurde (vgl. Urteil 1C\_588/2015 vom 14. April 2016 E. 2.6).

### **E. 3**

Streitig ist, ob die Vorinstanz die Überschreitung der höchstzulässigen Höhe des Fahrzeugs von 4 m um 1.42 m zu Recht als schwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG eingestuft hat.

#### **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 ). Sie stellt einen Auffangtatbestand dar und liegt vor, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten Widerhandlung gemäss Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG gegeben sind. Die Annahme einer schweren Widerhandlung setzt kumulativ eine qualifizierte objektive Gefährdung und ein qualifiziertes Verschulden voraus. Ist die Gefährdung gering, aber das Verschulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt eine mittelschwere Widerhandlung vor (vgl. zum Ganzen: BGE 136 II 447 E. 3.2 S. 452 f.; Urteil 1C\_120/2016 vom 8. Juli 2016 E. 3.1; je mit Hinweisen). Eine Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 16a-c SVG ist bei einer konkreten oder auch bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung zu bejahen. Eine erhöhte abstrakte Gefahr besteht, wenn in Anbetracht der jeweiligen Verhältnisse des Einzelfalls die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder gar Verletzung naheliegt (Urteil 1C\_566/ 2018 vom 14. Mai 2019 E. 2.1 mit Hinweis).

Fahrzeuge dürfen nur in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden ( Art. 29 SVG ). Dies bedingt insbesondere, dass die Fahrzeuge nicht überladen werden und die Ladung so angebracht ist, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann ( Art. 30 Abs. 2 SVG ). Gemäss Art. 9 Abs. 1 SVG beträgt die maximal zulässige Höhe für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen 4 m und die maximal zulässige Breite 2.55 m bzw. für klimatisierte Fahrzeuge 2.6 m. Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Ausmasse und Gewichte der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger. Dabei trägt er den Interessen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft und der Umwelt Rechnung und berücksichtigt internationale Regelungen ( Art. 9 Abs. 1bis SVG ). In Art. 66 VRV legte der Bundesrat fest, dass die Höhe der Fahrzeuge mit der Ladung höchstens 4 m betragen darf. 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. Urteil 1C\_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.1), 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. 3.2**

Nicht bestritten ist vorliegend, dass der Beschwerdeführer mit dem Überschreiten der höchstzulässigen Höhe des Fahrzeugs von 4 m um 1.42 m bzw. 35.5 % eine qualifizierte objektive Gefährdung geschaffen hat.

### **E. 3.3**

Fraglich ist hingegen, ob auch das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens zu bejahen ist. Der Tatbestand gemäss Art. 16c SVG erfordert in subjektiver Hinsicht 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, also unbewusst fahrlässig handelt. In diesem Fall wird vorausgesetzt, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer auf Rücksichtslosigkeit beruht ( BGE 131 IV 133 E. 3.2 S. 136; Urteile 1C\_26/2018 vom 15. Juni 2018 E. 2.3; 1C\_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 5; je mit Hinweisen).

### **E. 3.4**

Die Vorinstanz führte aus, es sei unbestritten, dass der Beschwerdeführer nicht (eventual-) vorsätzlich gehandelt habe. Hingegen bleibe zu prüfen, ob dem Beschwerdeführer grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen sei. Durch die Überschreitung der zulässigen Maximalhöhe seines Fahrzeugs um mehr als ein Drittel habe er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig nicht in Betracht gezogen und damit unbewusst fahrlässig gehandelt. Als Fahrzeugführer wäre er für die korrekte Sicherung der Ladung und die Betriebssicherheit des Fahrzeugs zuständig gewesen. Es wäre für ihn leicht und praktisch ohne Aufwand zu überprüfen gewesen, ob der Arm des Teleskopladern ordnungsgemäss eingefahren gewesen sei. Hinzu komme, dass die zulässige Maximalhöhe von 4 m nicht lediglich um wenige Zentimeter, sondern um 1.42 m überschritten worden sei. Hätte der Beschwerdeführer seine Ladung pflichtgemäss überprüft, wäre für ihn problemlos erkennbar gewesen, dass sich sein Fahrzeug in einem nicht betriebssicheren Zustand befunden habe. Schliesslich habe er den Anhänger bereits des Öfteren beladen und deshalb wissen müssen, dass der Arm des Teleskopladern nach der Sicherung noch hätte eingefahren werden müssen. Der Beschwerdeführer habe sich gegenüber fremden Rechtsgütern - insbesondere gegenüber Leib und Leben der sich potentiell auf der Fussgängerüberführung befindlichen und am Verkehr teilnehmenden Personen - äusserst bedenkenlos verhalten. Ihm sei daher grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen.

### **E. 3.5**

Der Beschwerdeführer bringt dagegen vor, er sei sich der Gefährlichkeit nicht bewusst gewesen, da er nicht gewusst habe, dass der Teleskoparm ungenügend eingefahren gewesen sei. Hätte er dies bemerkt, wäre er gar nicht erst abgefahren. Weiter habe er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nicht pflichtwidrig nicht in Betracht gezogen, sondern er sei vielmehr davon ausgegangen, korrekt unterwegs zu sein. Er habe sich damit zwar fahrlässig, aber nicht grob fahrlässig verhalten. Zudem könne ihm auch keine Rücksichtslosigkeit vorgeworfen werden. Zwar habe er eine Verkehrsregel verletzt, jedoch sei sein Verschulden dabei nicht als hoch zu qualifizieren. Es liege somit keine schwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16c SVG vor.

### **E. 3.6**

Gemäss Art. 57 Abs. 1 VRV hat sich der Fahrzeugführer vor Antritt der Fahrt zu vergewissern, dass sich das Fahrzeug und die Ladung in vorschriftsgemäsem und betriebssicherem Zustand befinden (PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, N. 4 zu Art. 29 SVG ). Als Inhaber eines Führerausweises der Kategorie CE seit dem 2. Juli 2002 und Führer von Spezialfahrzeugen sowie aufgrund seines Berufes als Landmaschinenmechaniker muss erwartet werden, dass der Beschwerdeführer der Ladung und dem Transport von Landmaschinen die nötige Beachtung schenkt. Indem er den Teleskoplader und die Maisballenpresse auf den Sattel-Sachentransportanhänger aufgefahren und die Ladung gesichert hatte, sich vor der Abfahrt aber nicht über den vorschriftsgemässen und betriebssicheren Zustand der Ladung vergewissert hatte, hat er grobfahrlässig gehandelt. Die Überhöhe von 1.42 m war offensichtlich und hätte vom Beschwerdeführer in Ausübung der in dieser Situation erforderlichen Aufmerksamkeit und seiner Kontrollpflicht ohne weiteres erkannt werden können. Dies bestätigt sich auch mit Blick auf den Polizeirapport, aus welchem hervorgeht, dass einem dem Beschwerdeführer während der Fahrt entgegenkommenden Chauffeur die Überhöhe des Fahrzeugs aufgefallen sei. Er habe sofort an die Holzüberführung in Laufenburg gedacht und gewendet, um den Beschwerdeführer einzuholen und ihn zum Anhalten zu bewegen. Jedoch habe er keine Gelegenheit dazu gehabt.

Hinzu kommt, dass von einer objektiv groben Verletzung der Verkehrsregeln grundsätzlich auf ein zumindest grobfahrlässiges Verhalten zu schliessen ist. Die Rücksichtslosigkeit ist ausnahmsweise zu verneinen, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderem Licht erscheinen lassen (Urteil 1C\_26/2018 vom 15. Juni 2018 E. 5.2 mit Hinweis). Zwar kann ein besonderer Umstand im genannten Sinn vorliegend darin erblickt werden, dass der Beschwerdeführer es "lediglich" versäumt hat, den Arm des Teleskopladers nach dem Auffahren auf den Anhänger einzufahren und auf die Notstromgruppe an der Anhängerfront abzusenken, wie er es sonst zu tun pflegt; mit anderen Worten, dass mit dem blossen Einfahren des Teleskoparms bereits ein vorschriftsgemässer und betriebssicherer Zustand hergestellt worden wäre. Bei der vorliegend massiven Überschreitung der höchstzulässigen Fahrzeughöhe von 4 m um 1.42 m bzw. 35.5 % vermag dieser Umstand das Verschulden des Beschwerdeführers jedoch nicht entscheidend zu relativieren. Als Lenker war er für die Einhaltung der Verkehrsvorschriften und damit auch für das korrekte Beladen des von ihm mitgeführten Sattel-Sachentransportanhängers vollumfänglich verantwortlich (vgl. Art. 26 Abs. 1 SVG ).

#### **E. 4.1**

Sodann beruft sich der Beschwerdeführer auf einen Fall aus dem Kanton Aargau und einen solchen aus dem Kanton Bern, in welchen ebenfalls die höchstzulässige Fahrzeughöhe überschritten, seitens der Verwaltungsbehörden aber von einer mittelschweren bzw. einer leichten Widerhandlung ausgegangen worden sein soll. Er rügt in diesem Zusammenhang eine rechtsungleiche und willkürliche Behandlung bzw. verlangt - nach den obigen Erwägungen - eine Gleichbehandlung im Unrecht. Dabei verkennt er aber, dass eine vereinzelte, unrichtige Anwendung des Gesetzes den Betroffenen grundsätzlich keinen Anspruch darauf gibt, ebenfalls abweichend vom Gesetz behandelt zu werden. Ein Anspruch auf Gleichbehandlung im Unrecht wird nur ausnahmsweise anerkannt, wenn die zu beurteilenden Fälle in den tatbestandserheblichen Sachverhaltselementen übereinstimmen, dieselbe Behörde in ständiger Praxis vom Gesetz abweicht und zudem zu

erkennen gibt, auch inskünftig nicht gesetzeskonform entscheiden zu wollen. Schliesslich dürfen keine überwiegenden Gesetzmässigkeitsinteressen oder Interessen Dritter bestehen (vgl. BGE 139 II 49 E. 7.1 S. 61 ; 136 I 65 E. 5.6 S. 78 f.; je mit Hinweisen).

#### **E. 4.2**

Vorliegend scheidet der Einwand des Beschwerdeführers bereits daran, dass einzelne wenige Fälle, in denen aufgrund derselben Verfehlung eine mittelschwere bzw. eine leichte Widerhandlung angenommen worden sein soll, noch keine Praxis zu begründen vermögen (vgl. oben E. 4.1; Urteil 1C\_26/2016 vom 16. November 2016 E. 5.1). Dies gilt umso mehr, als einer der beiden vom Beschwerdeführer angeführten Vergleichsfälle aus dem Kanton Bern stammt und mithin nicht dieselbe Behörde zuständig war. Es braucht demnach nicht abgeklärt zu werden, ob der vom Beschwerdeführer herangezogene Vergleichsfall aus dem Kanton Aargau mit dem vorliegenden vergleichbar ist. Auf die in diesem Zusammenhang geltend gemachten Editionsbegehren des Beschwerdeführers ist daher nicht einzutreten.

#### **E. 5**

Zusammenfassend hat das Verwaltungsgericht kein Bundesrecht verletzt, indem es die Einstufung des Vorfalls durch das Strassenverkehrsamt als schwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG schützte.

Dem Beschwerdeführer war bereits am 14. Dezember 2012 und damit weniger als fünf Jahre vor dem hier zu beurteilenden Vorfall vom 23. September 2016 der Führerausweis wegen einer schweren Widerhandlung für vier Monate entzogen worden. Er gilt damit als rückfällig im Sinne von Art. 16c Abs. 2 lit. c SVG, womit die minimale Entzugsdauer bei den vom Strassenverkehrsamt angeordneten zwölf Monaten liegt.

#### **E. 6**

Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.

Bei diesem Verfahrensausgang sind die Gerichtskosten dem unterliegenden Beschwerdeführer aufzuerlegen ( Art. 66 Abs. 1 BGG ). Eine Parteientschädigung ist nicht zuzusprechen ( Art. 68 Abs. 1-3 BGG ).

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