

BGer 1C_588/2015 vom 14. April 2016

Bundesgericht, 2016-04-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_588_2015

FR: TF 1C_588/2015 du 14 avril 2016

IT: TF 1C_588/2015 del 14 aprile 2016

Erwägungen

E. 1.1

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

E. 1.2

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zu Grunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Die Sachverhaltsfeststellung kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig 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). Neue Tatsachen und Beweismittel dürfen vor Bundesgericht nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG). Insoweit fällt das Argument, wonach die Fahrzeugherstellergarantien oft höhere Gewichte zulassen als im Fahrzeugausweis vermerkt sei, unter das Novenverbot vor Bundesgericht und ist unbeachtlich. Soweit der Beschwerdeführer ferner vorbringt, die Vorinstanz habe den Sachverhalt willkürlich festgestellt, da es offensichtlich falsch sei, dass sich die Hersteller an die im Fahrzeugausweis gemachten Angaben zu den Gewichten und Lasten halten müssten, gilt dasselbe, zumal dies für den Ausgang des Verfahrens nicht entscheidend ist. Auch stellt die Qualifizierung der Schwere der Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer nicht eine Tat-, sondern eine von Amtes wegen zu prüfende Rechtsfrage dar. Insoweit ist die vom Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang erhobene Sachverhaltsrüge unerheblich.

E. 1.3

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht 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

Streitig ist, 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, es sei lediglich von einer leichten, maximal einer mittelschweren Widerhandlung nach Art. 16a bzw. Art. 16b SVG auszugehen.

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). 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 wird der Führerausweis für mindestens drei Monate entzogen (Abs. 2 lit. a).

E. 2.2

Die Annahme einer schweren Widerhandlung setzt kumulativ eine qualifizierte objektive Gefährdung und ein qualifiziertes Verschulden voraus. In objektiver Hinsicht wird verlangt, dass die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet wurde. Dabei genügt nach der Rechtsprechung eine erhöhte abstrakte Gefährdung, die vorliegt, wenn in Anbetracht der jeweiligen Verhältnisse des Einzelfalls 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; Urteil 1C_3/2015 vom 26. August 2015 E. 4.2).

E. 2.3

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 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) , 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_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.1; 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012 E. 3.1).

E. 2.4

Der Beschwerdeführer bestreitet nicht, die Stütz- und Deichsellast um 271 % bzw. 346 % überschritten zu haben. Insoweit hat er die vorerwähnten Verkehrsregeln in grober Weise verletzt. Der Beschwerdeführer macht indes in mehrfacher Hinsicht Sachverhaltsrügen geltend: Die Vorinstanz habe bei der Beurteilung, ob vorliegend von einer erhöhten abstrakten Gefährdung auszugehen sei, ausschliesslich auf Vermutungen abgestellt. So habe sie aufgrund der Überschreitung der Stütz- und Deichsellast ein Materialversagen angenommen, ohne dies zu belegen oder von einem Experten bestätigen zu lassen. Auch gehe aus den Akten nicht hervor, dass sich durch die Überbelastung der Bremsweg verlängere, die Schleudergefahr zunehme oder die Stabilität, Dynamik und Manövrierbarkeit abnehme. Dasselbe gelte hinsichtlich der Annahme der Vorinstanz, die Verwirklichung von vorzeitigem Verschleiss bis zum Abbruch des Anhängers erscheine als

möglich. Sie übersehe dabei, dass vorliegend nur eine einzige Fahrt zu beurteilen sei. Mithin könne nicht bei jeder Missachtung der zulässigen Lasten eine erhöhte abstrakte Gefährdung angenommen werden.

E. 2.5

Dem Beschwerdeführer ist insoweit zuzustimmen, als die Beurteilung, ob eine erhöhte abstrakte Gefährdung vorliegt, von den konkreten Umständen des Einzelfalls abhängt (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2 S. 136; Urteil 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.2). So erklärte das Bundesgericht im Urteil 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012, dass trotz teils massiver Überschreitung der zulässigen Sattel-, Achs- und Reifenbelastung das Gesamtgewicht eines mit Düngersäcken beladenen Sattelschleppers nur geringfügig überschritten war (um 6.7 %) und deshalb die Verkehrssicherheit nicht nennenswert beeinträchtigt wurde (E. 3.1). In der Rechtsprechung finden sich aber auch Fälle, in denen das Bundesgericht bereits bei einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts eines Kleintransporters um 34.11 % bzw. 54.09 % von einer erhöhten bzw. erheblichen abstrakten Gefährdung ausging (Urteile 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 4.3; 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 4.2). In einem anderen Fall bejahte es 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).

Für den hier zu beurteilenden Fall sind aber vor allem zwei weitere Entscheide des Bundesgerichts massgebend: Darin nahm es bei einer Überschreitung der Stütz- und Deichsellast um 190 % bzw. 132 % (Urteil 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015) resp. um 404 % und 152 % (Urteil 1C_3/2015 vom 26. August 2015) eine erhöhte abstrakte Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer an und ging von schweren Widerhandlungen im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG aus. Es erachtete dabei eine verminderte Bremsleistung sowie die Möglichkeit eines Bruchs der Anhängervorrichtung aufgrund der erheblichen Überbelastung als plausibel. Dies insbesondere dann, wenn die Verkehrssituation ein bruskes Abbremsen oder abrupte Lenkmanöver erfordert. Das Bundesgericht ging bei einer derart massiven Überschreitung der Stütz- und Deichsellast von einer ernsthaften Gefährdung der Verkehrssicherheit aus, ansonsten die vorgeschriebenen Grenzwerte für die zulässigen Lasten unsachgemäss tief angesetzt wären, wofür es keine Anhaltspunkte gebe. Es befand, dass ein Abbrechen bzw. Schleudern des Anhängers insbesondere auf Autobahnen, auf denen mit hohen Geschwindigkeiten gefahren werde, schwerwiegende Folgen für die übrigen Verkehrsteilnehmer haben kann (Urteile 1C_3/2015 vom 26. August 2015 E. 4.5; 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.2).

Der vorliegende Fall ist mit diesen beiden Urteilen vergleichbar: Nicht nur war der Beschwerdeführer mit einer Fahrzeugkombination auf einer Autobahn unterwegs; auch die festgestellten Überschreitungen der Stütz- und Deichsellast bewegen sich im gleichen Rahmen. Wenn nun die Vorinstanz hier dieselben Gefahrenherde identifiziert und von einer erhöhten abstrakten Gefahr für die Sicherheit anderer ausgeht, kann ihr keine Verletzung von Bundesrecht und insbesondere keine offensichtlich unrichtige Sachverhaltsfeststellung vorgeworfen werden. Vielmehr ist die massive Überbelastung der Anhängerkupplung bzw. -deichsel geeignet, eine Gefährdung oder Verletzung der Verkehrssicherheit herbeizuführen, und zwar in einer Art und Weise, dass Leib und Leben sowie das Vermögen der übrigen Verkehrsteilnehmer durch die mögliche Verursachung von Unfällen zu Schaden kommen können. Genügen bereits diese Erwägungen, um eine erhöhte

abstrakte Gefahr zu begründen, erübrigt es sich, auf die neuen Vorbringen des Strassenverkehrsamts insbesondere zum Verbiegen der Auflaufbremse und dessen Folgen für die Funktionsfähigkeit der Anhängerbremse einzugehen (vgl. E. 1.2 hiervor).

E. 2.6

Soweit der Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang vorbringt, das Untersuchungsamt habe ihn lediglich gestützt auf Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG verurteilt, weshalb im Administrativverfahren nicht auf eine schwere Gefährdung geschlossen werden dürfe, vermag er nicht durchzudringen. Nach der Rechtsprechung ist die Verwaltungsbehörde bei der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts grundsätzlich nicht an das Urteil des Strafgerichts gebunden. Eine Ausnahme dazu rechtfertigt sich dann, wenn die Rechtsanwendung sehr stark von der Würdigung von Tatsachen abhängt, welche die Strafbehörde besser kennt als die Verwaltungsbehörde. Dies ist insbesondere der Fall, wenn sie den Beschuldigten und ev. Zeugen persönlich einvernommen hat (BGE 136 II 447 E. 3.1 S. 451 mit Hinweisen). Dies ist hier nicht der Fall: Wie aus den unbestritten gebliebenen Erwägungen der Vorinstanz hervorgeht (vgl. E. 2.3.2), hat das Untersuchungsamt ausschliesslich aufgrund der Akten entschieden und keine zusätzlichen Abklärungen getroffen. Dabei durften insbesondere der Polizeirapport und die Waagscheine massgeblich gewesen sein. Die Verwaltungsbehörde war bei ihrer rechtlichen Würdigung des Sachverhalts somit nicht an den Strafbefehl gebunden.

E. 2.7

In subjektiver Hinsicht bestreitet der Beschwerdeführer grob fahrlässig gehandelt zu haben. Ihm könne zwar vorgeworfen werden, zu wenig auf die Stütz- und Deichsellast geachtet zu haben. Jedoch sei ihm während der Fahrt nichts Ungewöhnliches am Fahrverhalten aufgefallen, weshalb ihm kein schweres Verschulden vorgeworfen werden könne.

Dabei übersieht der Beschwerdeführer jedoch, dass er sich bereits vor Antritt der Fahrt über den betriebssicheren Zustand des Fahrzeugs und damit verbunden über das korrekte Beladen des von ihm mitgeführten Anhängers vollumfänglich zu vergewissern hat (vgl. Art. 57 Abs. 1 VRV). Aufgrund seines Berufes als LKW-Mechaniker und als früherer Besitzer des Führerausweises der zweiten medizinischen Gruppe, der häufig im Strassenverkehr unterwegs ist, kann erwartet werden, dass er der Ladung und dem Transport eines defekten Sattelschleppers die nötige Beachtung schenkt. Wenn er aber den Anhänger derart unsachgemäss belud, dass die zulässige Stütz- und Deichsellast um fast bzw. mehr als das dreifache überschritten wurden, wiegt sein Verschulden schwer und er muss sich den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit gefallen lassen.

E. 2.8

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

E. 3

Die Entzugsdauer liegt bei einer schweren Widerhandlung zwingend bei mindestens drei Monaten (Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG). Die Vorinstanz hat bei der Bestimmung der Mindestentzugsdauer den am 13. April 2011 ausgesprochenen definitiven Sicherungsentzug aus gesundheitlichen Gründen zu Recht nicht miteinbezogen. Eine Unterschreitung der gesetzlichen Mindestentzugsdauer ist auch bei beruflicher Notwendigkeit ausgeschlossen (Art. 16 Abs. 3 SVG).

E. 4

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen, womit der Beschwerdeführer die Gerichtskosten zu tragen hat (Art. 66 Abs. 1 BGG). Eine Parteientschädigung ist nicht zuzusprechen (Art. 68 BGG).

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