

BL_GERICHTE 810 2009 79 vom 26. August 2009

BL Gerichte, 2009-08-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bl_gerichte_810_2009_79

FR: BL_GERICHTE 810 2009 79 du 26 août 2009

IT: BL_GERICHTE 810 2009 79 del 26 agosto 2009

Regeste

Bindung der Verwaltungsbehörden an die tatsächlichen Feststellungen im Strafurteil bei Führerausweisentzug oder Verwarnung

Erwägungen

E. 1

Gemäss § 43 Abs. 1 VPO können Entscheide des Regierungsrates beim Kantonsgericht angefochten werden. Demnach ist das Kantonsgericht zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde örtlich und sachlich zuständig. Da auch die übrigen formellen Voraussetzungen gegeben sind, ist auf die verwaltungsgerichtliche Beschwerde einzutreten.

E. 2

In der Beurteilung der vorliegenden gegen den Regierungsratsbeschluss gerichteten verwaltungsgerichtlichen Beschwerde ist die Kognition des Kantonsgerichts gemäss § 45 Abs. 1 lit. a und b VPO darauf beschränkt, den angefochtenen Entscheid hinsichtlich allfälliger Rechtsverletzungen zu überprüfen bzw. zu prüfen, ob der Beschwerdegegner ein allfälliges Ermessen rechtsfehlerhaft ausgeübt hat. Im Weiteren kann beurteilt werden, ob dieser den Sachverhalt unrichtig oder unvollständig festgestellt hat. Die Überprüfung der Angemessenheit des angefochtenen Entscheides dagegen ist dem Kantonsgericht verwehrt (§ 45 Abs. 1 lit. c VPO e contrario). 3.1. Der Beschwerdeführer macht in seiner Beschwerde an das Kantonsgericht unter Hinweis auf die Ausführungen in der Beschwerde an den Regierungsrat vom 15. Dezember 2008 geltend, der Rückzug der Einsprache gegen den Strafbefehl sei aufgrund einer Abwägung zwischen Aufwand und Ertrag erfolgt. Damit habe er keineswegs anerkannt, dass die Minimulde eine Gefahr für andere bedeute. Die Busse sei auf Fr. 150.-- festgelegt worden. Der Beschwerdeführer hätte an der Einspracheverhandlung in Liestal teilnehmen müssen und somit in dieser Zeit nicht seiner beruflichen Tätigkeit nachgehen können. Zudem habe diese Busse in strafrechtlicher Hinsicht keine weiteren Konsequenzen gezeitigt, da sie insbesondere nicht mit einem Eintrag im Strafregister verbunden sei. Da die Busse in der Höhe von Fr. 150.-- nicht aufgrund eines umfassenden Beweisverfahrens ergangen sei, sei die Administrativbehörde nicht an die Feststellungen des Strafrichters gebunden. Es sei deshalb eine eigene Würdigung in sachverhaltlicher und rechtlicher Hinsicht vorzunehmen. Der Beschwerdeführer erklärt, er habe den Tatbeweis erbracht, dass von der Ladungsanordnung der Mulde keine Gefährdung ausgegangen sei. Es sei bis zur Anhaltung durch die Polizei nichts passiert. Selbst eine Vollbremsung oder ein leichter Unfall im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung hätte nicht zu einer Gefährdung durch diese Mulde geführt. Zusammenfassend kommt der Beschwerdeführer zum Schluss, dass völlig unbewiesen geblieben sei, dass die Minimulde eine Gefahr für die Sicherheit anderer bedeuten habe, so dass von einer Massnahme abzusehen sei. 3.2. Die Vorinstanzen stellen

sich auf den Standpunkt, im vorliegenden Fall seien die Voraussetzungen gegeben, unter welchen die Verwaltungsbehörden an den Sachverhalt im Strafentscheid gebunden seien, und es liege aufgrund der Umstände auch eine leichte Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften vor. Damit sei der Beschwerdeführer gemäss Art. 16 Abs. 2 SVG und Art. 16a Abs. 1 und 3 SVG zu verwarnen. 3.3. Zu prüfen ist folglich, ob die Verwaltungsbehörden vorliegendenfalls an den Strafbefehl gebunden sind. Dabei ist vorerst auf die Massnahme der Verwarnung im Allgemeinen, anschliessend auf die Bindung der Verwaltungsbehörden an ein Strafurteil bzw. einen Strafbefehl und letztlich auf die vom Beschwerdeführer begangene Handlung einzugehen. 4.1. Gemäss Art. 16 Abs. 2 SVG wird bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem OBG ausgeschlossen ist, der Lern- oder Führerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen. Das Gesetz unterscheidet zwischen besonders leichten (Art. 16a Abs. 4 SVG), leichten (Art. 16a Abs. 1 - 3 SVG), mittelschweren (Art. 16b SVG) und schweren Widerhandlungen (16c SVG). In besonders leichten Fällen wird auf jegliche Massnahme verzichtet (Art. 16a Abs. 4 SVG). In leichten Fällen wird die fehlbare Person verwarnet, sofern in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis nicht entzogen war und keine Administrativmassnahme verfügt wurde (Art. 16a Abs. 3 SVG). In allen übrigen Fällen von Widerhandlungen gegen das SVG wird der Führerausweis entzogen (Art. 16a Abs. 2 SVG, Art. 16b Abs. 2 lit. a-f SVG, Art. 16c Abs. 2 lit. a-e SVG). Nach Art. 16a Abs. 1 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 (lit. a) oder in angetrunkenem Zustand, jedoch nicht mit einer qualifizierten Blutalkoholkonzentration (Art. 55 Abs. 6 SVG) ein Motorfahrzeug lenkt und dabei keine anderen Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften begeht (lit. b). 4.2. Die Warnungsmassnahmen, zu denen die Verwarnung und der Führerausweisentzug zählen, dienen der Besserung von Fahrzeuglenkern bzw. Fahrzeuglenkerinnen sowie der Bekämpfung von Rückfällen. Sie haben einen präventiven und erzieherischen Charakter. Die Warnungsmassnahmen bezwecken im Allgemeinen, die Betroffenen zu mehr Verantwortung und Sorgfalt zu erziehen und sie dadurch von weiteren Verkehrsdelikten abzuhalten (vgl. René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band III: Die Administrativmassnahmen, Bern 1995, Rz. 2236f.; BGE 131 II 250 E. 4, 123 II 100 E. 2.c, 116 Ib 148 E. 2.a). 5.1. Im vorliegenden Fall hat das Statthalteramt den Beschwerdeführer wegen des Mitführens einer rund 180 kg schweren ungesicherten Minimulde auf der Ladefläche seines Lastwagens in Anwendung von Art. 90 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 30 Abs. 2 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV sowie Art. 36 StGB und Art. 106 StGB der einfachen Verletzung von Verkehrsregeln schuldig erklärt. Nach Art. 90 Abs. 1 SVG wird mit Busse bestraft, wer Verkehrsregeln des SVG oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt. Art. 30 Abs. 2 SVG statuiert, dass Fahrzeuge nicht überladen werden dürfen. Die Ladung ist so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann. Überhängende Ladungen sind bei Tag und Nacht auffällig zu kennzeichnen. Gemäss Art. 57 Abs. 1 VRV hat sich der Führer zu vergewissern, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsgemässen Zustand sind und das erforderliche Zubehör, wie das Pannensignal, vorhanden ist. Namentlich nach Reparaturen und Waschen des Fahrzeugs muss er die Bremsen prüfen. Art. 36 StGB und Art. 106 StGB befassen sich mit den Bussen und Ersatzfreiheitsstrafen. 5.2.1. Im Interesse von Rechtseinheit und Rechtssicherheit gilt es zu vermeiden, dass derselbe Lebensvorgang zu voneinander abweichenden Sachverhaltsfeststellungen im Verwaltungsverfahren und im

Strafverfahren führt und die erhobenen Beweise abweichend gewürdigt und rechtlich beurteilt werden. Das Strafverfahren bietet durch die verstärkten Mitwirkungsrechte des Beschuldigten, die umfassenderen persönlichen und sachlichen Ermittlungsinstrumente sowie die weiterreichenden prozessualen Befugnisse (insbesondere im Zusammenhang mit Zeugenbefragungen) besser Gewähr dafür, dass das Ergebnis der Sachverhaltsermittlung näher bei der materiellen Wahrheit liegt als im nicht durchwegs derselben Formstrenge unterliegenden Verwaltungsverfahren (BGE 119 Ib 161 f. E. E. 2c/bb).

5.2.2. Nach der Rechtsprechung darf die Verwaltungsbehörde von den tatsächlichen Feststellungen im Strafurteil nur abweichen, wenn sie Tatsachen feststellt und ihrem Entscheid zugrunde legt, die dem Strafrichter unbekannt waren, oder wenn sie zusätzliche Beweise erhebt, sowie wenn der Strafrichter bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht sämtliche Rechtsfragen abgeklärt hat. Die Verwaltungsbehörde hat vor allem auf die Tatsachen im Strafurteil abzustellen, wenn dieses im ordentlichen Verfahren mit öffentlicher Verhandlung unter Anhörung von Parteien und Einvernahme von Zeugen ergangen ist, es sei denn, es bestünden klare Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit dieser Tatsachenfeststellung; in diesem Fall hat die Verwaltungsbehörde nötigenfalls selbstständige Beweiserhebungen durchzuführen (BGE 124 II 103 E. 1c/aa; 119 Ib 158 E. 3c/aa; Urteil des Bundesgerichts vom 16. Mai 2006, 6A.19/2006, E. 1; vom 16. Mai 2008, 1C_275/2007, E. 3.5).

5.2.3. Die Verwaltungsbehörde hat somit vor allem dann auf die Tatsachen im Strafurteil abzustellen, wenn dieses im ordentlichen Verfahren ergangen ist (BGE 119 Ib 158 E. 3c/aa). Sie ist aber unter bestimmten Voraussetzungen auch an einen Strafscheid gebunden, der im Strafbefehlsverfahren gefällt wurde, selbst wenn er ausschliesslich auf einem Polizeirapport beruht. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Beschuldigte wusste oder angesichts der Schwere der ihm vorgeworfenen Delikte voraussehen musste, dass gegen ihn ein Führerausweisenzugsverfahren eröffnet würde, und er es trotzdem unterlässt oder darauf verzichtet, im Rahmen des (summarischen) Strafverfahrens die ihm garantierten Verteidigungsrechte geltend zu machen. Unter diesen Umständen darf der Betroffene nicht das Verwaltungsverfahren abwarten, um allfällige Rügen vorzubringen und Beweisanträge zu stellen, sondern ist nach Treu und Glauben verpflichtet, dies bereits im Rahmen des (summarischen) Strafverfahrens zu tun, sowie allenfalls die nötigen Rechtsmittel zu ergreifen (BGE II 123 f. E. 3c/aa; 121 II 214 E. 3a; Franz Riklin/Andreas Roth, in: Thomas Probst/Franz Werro [Hrsg.], Strassenverkehrsrechtstagung, 10. - 11. Juni 2008, Bern 2008, S. 325).

5.3. Hängt die rechtliche Würdigung sehr stark von der Würdigung von Tatsachen ab, die der Strafrichter besser kennt als die Verwaltungsbehörde (was etwa dann der Fall ist, wenn er den Beschuldigten persönlich einvernommen hat), so ist die Verwaltungsbehörde auch in Bezug auf die Rechtsanwendung an die rechtliche Qualifikation des Sachverhaltes durch das Strafurteil gebunden (BGE 124 II 106 f. E. 1c/aa und 1c/bb, Urteil des Bundesgerichts vom 20. März 2007, 6A.64/2006, E. 2.1; vom 16. Mai 2006, 6A.19/2006, E. 1; vom 16. Mai 2008, 1C_275/2007, E. 3.5). Die Tatbestandsumschreibungen für den Führerausweisenzug und die strafrechtliche Sanktion stimmen zwar nicht überein. Es bestehen aber gewisse Parallelen. Die Strafnorm von Art. 90 SVG legt das Schwergewicht auf das Verschulden des Fahrzeuglenkers und verlangt eine Würdigung des Sachverhalts unter einem subjektiven Gesichtspunkt, während die verwaltungsrechtlichen Bestimmungen von Art. 16 ff. SVG mehr auf die objektive Gefährdung des Verkehrs abstellen (BGE 102 Ib 193 E. 3). Der Entscheid über die Schwere einer Verkehrsgefährdung ist eine Frage der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts (Urteil des Bundesgerichts vom 28. März 2007, 6A.86/2006,

E. 3; vom 20. März 2007, 6A.64/2006, E. 2.1). 6.1. Vorliegendenfalls wurde dem Beschwerdeführer am 7. März 2007 im Rahmen des Administrativverfahrens das rechtliche Gehör gewährt, und es wurde ihm mitgeteilt, dass eine Verwarnung vorgesehen sei. Mit Schreiben vom 16. März 2007 ersuchte der damalige Vertreter des Beschwerdeführers die Polizei um Fristerstreckung zur Stellungnahme, bis das Strafverfahren in gleicher Sache abgeschlossen sei. Mit Schreiben vom 20. März 2007 teilte die Polizei dem Beschwerdeführer mit, dass mit einem administrativen Entscheid bis zum Abschluss des Strafverfahrens zugewartet werde. Der Beschwerdeführer wurde im Rahmen des Strafverfahrens am 27. März 2007 vom Statthalteramt zur Sache einvernommen. Anlässlich der Einvernahme verzichtete der Beschwerdeführer auf das Stellen weiterer Beweisanträge und das Recht zur Konfrontation mit weiteren Verfahrensbeteiligten. Am 7. Mai 2007 erliess das Statthalteramt den Strafbefehl. Dagegen erhob der damalige Vertreter des Beschwerdeführers am 15. Mai 2007 vorsorgliche Einsprache. Mit Eingabe vom 9. Juni 2007 hielt der Beschwerdeführer an der vorsorglichen Einsprache fest. Das Statthalteramt führte gemäss Aktennotiz vom 12. Juli 2007 bezüglich des Sachverhalts eine Nachfrage beim sachbearbeitenden Polizeiangehörigen durch (vgl. auch die E-Mail vom 12. Juli 2007 und 19. Juli 2007). Am 30. Juli 2007 wurden die Akten der Staatsanwaltschaft übergeben, welche ihrerseits die Akten mit dem Antrag auf eine dem Strafbefehl entsprechende Verurteilung an das Strafgericht weiterleitete. Dieses Schreiben wurde dem Beschwerdeführer zur Kenntnisnahme zugestellt. Gemäss Schreiben des Strafgerichts vom 13. August 2007 erhielt der damalige Vertreter des Beschwerdeführers, S. G., die Strafakten zur Einsichtnahme. Am 17. August 2007 zog der Beschwerdeführer die Einsprache zurück. Mit Beschluss vom 23. August 2007 schrieb das Strafgerichtspräsidium Basel-Landschaft den Fall infolge Rückzugs der Einsprache als erledigt ab und stellte die Rechtskraft des Strafbefehls fest. 6.2. Vorliegendenfalls ist der Strafscheid nicht im ordentlichen Verfahren, sondern im Strafbefehlsverfahren ergangen. Der Strafbefehl, der das Strafurteil ersetzt, und mit Rechtskraft die gleiche Wirkung wie ein im ordentlichen Verfahren ergangenes Urteil hat, basiert auf den vom Beschwerdeführer anlässlich der Anhörung gemachten Aussagen sowie auf dem Polizeirapport. Wie der oben geschilderte Ablauf der zwei Verfahren zeigt, wusste der Beschwerdeführer bereits im Zeitpunkt der Einvernahme durch das Statthalteramt und damit vor Erlass des Strafbefehls, dass gegen ihn ein Administrativverfahren eröffnet worden war und ihm eine Verwarnung drohte. Er war sich oder musste sich der Tatsache bewusst sein, dass das Strafverfahren Auswirkungen auf das Administrativverfahren haben könnte bzw. würde, ansonsten es keinen Sinn gemacht hätte, um eine Fristerstreckung für die Stellungnahme an die Polizei nachzusuchen, bis das Strafverfahren in gleicher Sache abgeschlossen worden sei. Trotzdem verzichtete der Beschwerdeführer im Strafverfahren auf das Stellen von weiteren Beweisanträgen und der vertretene Beschwerdeführer zog die Einsprache, nachdem die Staatsanwaltschaft die Akten mit dem Antrag auf eine dem Strafbefehl entsprechende Verurteilung an das Strafgericht weitergeleitet hatte, zurück und verzichtete somit darauf, die ihm im Rahmen des Strafverfahrens garantierten Verteidigungsrechte geltend zu machen. Unter diesen Umständen darf der Betroffene gemäss der in Erwägung 5.2.3. zitierten Praxis nicht das Administrativverfahren abwarten, um allfällige Rügen vorzubringen und Beweisanträge zu stellen. Vielmehr wäre er nach Treu und Glauben verpflichtet gewesen, dies bereits im Rahmen des Strafbefehlsverfahrens zu tun bzw. die Einsprache nicht zurückzuziehen. Unter diesen Umständen ist das Argument des Beschwerdeführers, er habe die Einsprache aufgrund einer Kosten-Nutzen Analyse zurückgezogen, unbehelflich. Die

Verwaltungsbehörden haben zudem weder Tatsachen festgestellt und ihrem Entscheid zugrunde legt, die dem Statthalteramt unbekannt waren, noch haben sie zusätzliche Beweise erhoben, noch hat das Statthalteramt bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht sämtliche Rechtsfragen abgeklärt. Damit sind die Voraussetzungen, bei deren Vorliegen die Verwaltungsbehörde gemäss Rechtsprechung von den tatsächlichen Feststellungen im Strafbefehl abweichen darf, nicht gegeben. Folglich ist davon auszugehen, dass die Mulde lediglich bündig an der Stirnseite der Ladebrücke gestanden hat und somit ungenügend gesichert war. 6.3. Im Übrigen kann der Beschwerdeführer aus seinen sachverhaltsbezogenen Argumenten, wie nachfolgend aufzuzeigen sein wird, nichts zu seinen Gunsten ableiten. Der Beschwerdeführer macht geltend, dass die Minimulde entgegen den Ausführungen der Kantonspolizei nicht nur bündig an der Stirnwand, sondern zudem in der linken Ecke der Ladebrücke gestanden habe. Dieses Stellen der Minimulde garantiere, dass sich diese selbst bei einem leichten Unfall nicht verschiebe, insbesondere nicht hin falle. Zudem könne mit blosser Manneskraft entgegen den Ausführungen im Regierungsratsbeschluss (siehe auch Polizeirapport vom 2. März 2007) nicht eine 180 kg schwere Mulde verschoben werden. Selbst normales Lenken und kleinere Unfälle würden eine solche Mulde nicht zu verschieben vermögen. Vor allem sei nicht bewiesen, dass die Minimulde eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer bedeute. 7.1. Im Strafbefehl wurde der Transport der ungenügend gesicherten Mulde als leichte Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften qualifiziert. Wie in der Urteilsabwägung 5 festgehalten, ist die Verwaltungsbehörde auch in Bezug auf die Rechtsanwendung an die rechtliche Qualifikation des Sachverhaltes durch das Strafurteil gebunden, sofern die rechtliche Würdigung sehr stark von der Würdigung von Tatsachen abhängt, die der Strafrichter besser kennt als die Verwaltungsbehörde (was etwa dann der Fall ist, wenn er den Beschuldigten persönlich einvernommen hat; Bindung bejaht in BGE 119 Ib 164 E. 3d; enge Verknüpfung nicht bejaht im Urteil des Bundesgerichts vom 20. März 2007, 6A.64/2006, E. 2.3; vom 22. Dezember 2006, 6A.81/2006; vom 16. Mai 2006, 6A.19/2006, E. 2). Vorliegendensfalls kann offen bleiben, ob die Verwaltungsbehörde auch an die rechtliche Qualifikation des Sachverhaltes durch das Strafurteil gebunden ist, da - wie aufzuzeigen sein wird - das Kantonsgericht, wie auch das Statthalteramt, den Sachverhalt als leichte Widerhandlung qualifiziert. 7.2. Nach Art. 90 Ziff. 1 SVG wird mit Busse bestraft, wer Verkehrsregeln des SVG oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt. Art. 90 Ziff. 1 SVG erfasst auch abstrakte Gefährdungsdelikte. Ein Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften ist unabhängig davon strafbar, ob hierdurch eine konkrete Unfallgefahr bewirkt wird (Hans Giger, Kommentar zum SVG, 7. Aufl., Zürich 2008, Art. 90, Rz 6). Nach Art. 16a Abs. 1 lit. a 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. Nach der Rechtsprechung müssen eine geringe Gefahr und ein leichtes Verschulden kumulativ gegeben sein (BGE 135 II 141 f. E. 2.2.3, mit weiteren Hinweisen). Wiegt das Verschulden des Lenkers nicht mehr leicht oder ist die für die Sicherheit anderer hervorgerufene Gefahr nicht mehr gering, so liegt eine mittelschwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG vor, sofern nicht die qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG gegeben sind (BGE 135 II 140 f. E. 2.2). Ein Führerausweisentzug nach leichter (Art. 16a SVG), mittelschwerer (Art. 16b SVG) oder schwerer Widerhandlung (Art. 16c SVG) setzt eine konkrete oder jedenfalls erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Personen voraus. Die abstrakte Gefährdung als solche reicht nicht aus. Eine erhöhte abstrakte Gefahr liegt vor,

wenn die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung besteht (Urteil des Bundesgerichts vom 18. Juli 2008, 1C_3/2008, E. 5.2.; vom 20. März 2007, 6A.64/2006, E. 2.3; vom 16. Mai 2006, 6A.19/2006, E. 2; BGE 131 IV 133 E. 3.2). 7.3. Gemäss Art. 30 Abs. 2 SVG dürfen Fahrzeuge nicht überladen werden. Die Ladung ist so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann. Nach der Rechtsprechung genügt es nicht, die Stabilität der Ladung nur für den normalen Verkehr, zu dem plötzliches Bremsen gehört, sicherzustellen. Sie muss auch bei leichten Unfällen gewährleistet sein (Urteil des Bundesgerichts vom 8. Januar 2009, 1C_223/2008, E. 2.3; vom 7. Juni 2001, 6A.121/2000, E. 4.c). Diese ziehen das Fahrzeug oft nicht weiter in Mitleidenschaft. Die Instabilität der Ladung, die herunterfallen und andere Verkehrsteilnehmer treffen kann, kann jedoch schwere Folgen haben (Urteil des Bundesgerichts vom 8. Januar 2009, 1C_223/2008, E. 2.3; BGE 97 II 242 E. 3c). 8.1. Beim Fahren treten nach allen Seiten und nach oben Kräfte auf, welche eine ungesicherte Ladung zum Verrutschen, Kippen, Rollen und Abheben bringen können. Das Bundesgericht führt in einem Urteil vom 8. Januar 2009 aus, dass das Strassenverkehrsamt darlege, die Kräfte könnten beim Kurvenfahren und beim Anfahren 50% der Gewichtskraft betragen. Durch fahrbahnbedingte Erschütterungen könne eine ungesicherte Ladung leicht von der Ladefläche abheben. Dadurch gehe die Reibung zwischen Ladung und Ladefläche verloren. Die grössten Kräfte würden beim Bremsen auftreten. Hier schiesse die ungesicherte Ladung meist kurz vor dem Stillstand nach vorn. Die Bremskraft erreiche dabei Höchstwerte von 80 bis 100% der Gewichtskraft (Urteil des Bundesgerichts vom 8. Januar 2009, 1C_223/2008, E. 2.4.1). 8.2. Der Beschwerdeführer hat eine Mulde transportiert. Diese war nicht mit Zurrgurten oder ähnlichem gesichert. Sie stand an der Stirnseite und nach Angaben des Beschwerdeführers habe sich diese auf einem rutschfesten Holzboden (geriffelter Boden) befunden. Der Regierungsrat erklärt in seinem Beschluss, dass entscheidend sei, dass die Ladung gegen Verrutschen, Umfallen oder Herabfallen bei verkehrsüblichen Fahrzuständen, aber auch bei leichten Unfällen richtig gesichert sei. Bei Ausweichmanöver oder Schleudern des Fahrzeugs hätte die Mulde auf die Strasse fallen können. 8.3. Die Minimulde hatte nach Angaben des Beschwerdeführers eine Breite von ca. 1.1 m, eine Länge von 1 m und ein Gewicht von ca. 180 kg. Die Ladeportwände sind seitlich 0.5 m hoch. Bei Bremsmanövern, Schleudern, Auffahrunfällen oder anderen Unfällen kann die Mulde auf der Ladefläche verrutschen und unter Umständen an die Ladeportwände schlagen. Bereits das Verrutschen der Mulde kann einen hinter dem LKW fahrenden Automobilisten erschrecken und zu unkontrollierten Manövern, wie z.B. reflexartigem Bremsen, führen, wodurch der Automobilist sowie andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Auch der LKW-Fahrer selber kann aufgrund des Verrutschens der Mulde oder des Verrutschens mit anschliessendem Aufschlagen an die Seitenportwände zu einer Unaufmerksamkeit oder einer unkontrollierten Reaktion bewogen werden, durch welche er sich selber und andere Verkehrsteilnehmer gefährden kann. Damit ist eine erhöhte abstrakte Gefahr gegeben. Zwar ist dem Beschwerdeführer beizupflichten, dass die Gefahr reduziert wird, indem die Ladung - wie er es gehandhabt hat - an der Stirnwand platziert wird (vgl. Urteil des Bundesgerichts vom 8. Januar 2009, 1C_223/2008, E. 2.4.1, in welchem festgehalten wird, dass die grössten Kräfte beim Bremsen auftreten würden und die ungesicherte Ladung meist kurz vor dem Stillstand nach vorn schiesse). Dennoch bedeutet diese Massnahme lediglich eine Reduktion der Gefahr und keine Beseitigung derselben. 8.4. Der Beschwerdeführer führt in seiner Beschwerde aus, die Vorinstanz habe den rechtlich relevanten Sachverhalt in unzulässiger Weise strapaziert. Sie gehe ohne nähere

Abklärungen davon aus, dass die Minimulde beim normalen Verkehr und brusken Manövern von der Ladefläche hätte fallen können, eine Annahme, die sich durch nichts beweisen lasse. Wie ausgeführt, genügt schon die Tatsache, dass eine Mulde auf der Ladefläche rutschen kann, zur Bejahung einer erhöht abstrakten Gefahr. Damit kann der Beschwerdeführer aus seinen Ausführungen nichts zu seinen Gunsten ableiten. Ebenso wenig vermögen die Ausführungen des Beschwerdeführers - Art. 30 Abs. 2 SVG sei bereits erfüllt, wenn die Ladung jemanden belästige - an der Bejahung der erhöht abstrakten Gefahr etwas zu ändern.

8.5. Dass ungenügende Ladungssicherungen eine ernsthafte Gefährdung bedeuten, zeigen auch die Ziele der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güteroder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (32003L0059; Amtsblatt Nr. L 226 vom 10/09/2003 S. 0004 - 0017; . Unter dem Titel "Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung" Abschnitt 1, Liste der Kenntnisbereiche, wird in Ziffer 1.4. festgehalten, dass die Kenntnisse, die für die Feststellung der Grundqualifikation und Weiterbildung des Fahrers durch die Mitgliedstaaten zu berücksichtigen seien, sich zumindest auf die in dieser Liste angeführten Bereiche erstrecken müssten. Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers müssten über das zum sicheren Führen eines Fahrzeugs der betreffenden Führerscheinklasse erforderliche Niveau von Kenntnissen und Fähigkeiten in diesen Bereichen verfügen. In Ziffer 1.4. wird dann Folgendes ausgeführt: "Ziel: Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Fahrzeugs. Bei der Fahrt auf das Fahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Fahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Berechnung der Nutzlast eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, Berechnung des Nutzvolumens, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt, Arten von Verpackungen und Lasträgern. Wichtigste Kategorien von Gütern, bei denen eine Ladungssicherung erforderlich ist, Feststell- und Verzurrtechniken, Verwendung der Zurrgurte, Überprüfung der Haltevorrichtungen, Einsatz des Umschlaggeräts, Abdecken mit einer Plane und Entfernen der Plane." Zur Berufsausbildung von Berufskraftfahrern wird in einer weiteren Internetseite zu dieser Ausbildung festgehalten, dass jährlich durch LKW ca. 2'300 Unfälle verursacht würden, weil ihre Ladung entweder gar nicht oder falsch gegen die auftretenden Belastungen gesichert worden sei. Bei Kontrollen würden ca. drei Viertel der Fahrzeuge Mängel bei der Ladungssicherung aufweisen, bei über einem Drittel seien diese so schwerwiegend gewesen, dass unmittelbare Unfallgefahr bestanden habe. Die Notwendigkeit der Ladungssicherung sei vielen Fahrern noch nicht ausreichend bekannt. Die Gefahren, die von einer mangelhaft oder ganz ungesicherten Ladung ausgehen, würden häufig völlig falsch eingeschätzt. Dass auch schwergewichtige Ladungsstücke ohne Sicherung bei Bremsungen, Richtungswechseln oder gar Ausweichmanövern in Bewegung kommen können, stosse alarmierend oft auf Unverständnis bei den Fahrern (). Auch das ASTRA befasst sich mit dem Thema der Ladungssicherung, so z.B. an seiner Tagung vom 20. Oktober 2005. In den Unterlagen zu jener Tagung verweist es auf die Richtlinie 2003/59/EG und publiziert auch eine Zusammenstellung der durch ungenügend gesicherte Ladung verursachten Unfälle (). Diese Ausführungen untermauern, dass ungesicherte oder nicht genügend gesicherte Ladungen ein wesentliches Gefahrenpotential bergen und dieses Potential auch von den Fahrern oftmals nicht erkannt wird.

9. Durch den Transport der

ungenügend gesicherten Mulde wurde eine erhöhte abstrakte Gefährdung geschaffen. Da es der Beschwerdeführer unterlassen hat, die Ladung genügend zu sichern, liegt auch ein leichtes Verschulden vor. Die Beschwerde ist demzufolge abzuweisen. 10. (...) KGE VV vom 26. August 2009 i.S. M. B. (810 09 79/DIE)

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