

FR_GERICHTE 603 2023 11 vom 5. Juni 2023

FR Kantonsgericht, 2023-06-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2023_11

FR: FR_GERICHTE 603 2023 11 du 5 juin 2023

IT: FR_GERICHTE 603 2023 11 del 5 giugno 2023

Regeste

Urteil des III. Verwaltungsgerichtshofes des Kantonsgerichts | Strassenverkehr und Transportwesen

Erwägungen

E. 1

Das Kantonsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde zuständig (Art. 12 des kantonalen Gesetzes vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr [AGSVG; SGF 781.1] in Verbindung mit Art. 114 Abs. 1 lit. a des kantonalen Gesetzes vom 23. Mai 1991 über die Verwaltungsrechtspflege [VRG; SGF 150.1]). Der Beschwerdeführer ist zur Ergreifung des Rechtsmittels gegen den vorliegenden Entscheid legitimiert (Art. 76 VRG). Die Beschwerdefrist wurde eingehalten (Art. 79 Abs. 1 VRG). Auch wurde der Kostenvorschuss rechtzeitig bezahlt (Art. 128 VRG). Auf die Beschwerde ist daher einzutreten.

E. 2

Mit der Beschwerde an das Kantonsgericht können die Verletzung des Rechts einschliesslich Über- schreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gerügt werden. Die Rüge der Unangemessenheit ist vorliegend ausgeschlossen (Art. 77 f. VRG).

E. 3.1

Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts darf die Verwaltungsbehörde beim Entscheid über die Massnahme des Führerausweisentzugs aufgrund des Grundsatzes der Einheit der Rechtsordnung von den tatsächlichen Feststellungen des Strafrichters nur abweichen, 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 Sach- verhalt nicht alle Rechtsfragen abgeklärt, namentlich die Verletzung bestimmter Verkehrsregeln übersehen hat (BGE 139 II 95 E. 3.2; 124 II 103 E. 1c/aa, mit Hinweisen). Die Verwaltungsbehörde ist grundsätzlich auch an einen Strafentscheid gebunden, der nicht im ordentlichen Verfahren, sondern im Strafbefehlsverfahren gefällt wurde, sofern die beschuldigte Person wusste oder angesichts der Schwere der ihr vorgeworfenen Delikte voraussehen musste, dass gegen sie ein Führer- ausweisentzugsverfahren eröffnet wird, und sie es trotzdem unterlässt oder darauf verzichtet, im Rahmen des summarischen Strafverfahrens die ihr garantierten Verteidigungsrechte geltend zu machen. Unter diesen Umständen darf die betroffene Person 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 123 II 97 E. 3c/aa; Urteil BGer 1C_537/2020 vom 16. Februar 2021 E. 3.1). In der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts – namentlich auch des Verschuldens – ist die Verwaltungsbehörde hingegen frei, ausser die rechtliche Qualifikation hängt stark von der Würdigung von Tatsachen ab, die der Strafrichter besser kennt, weil er etwa den Beschuldigten persönlich einvernommen hat. Auch in diesem Zusammenhang hat sie jedoch den eingangs genannten Grundsatz (Vermeiden widersprüchlicher Urteile) gebührend zu berücksichtigen (vgl. BGE 136 II 447 E. 3.1 mit Hinweisen; Urteil BGer 1C_334/2019 vom 11. Februar 2020 E. 3.2).

E. 3.2

Der Beschwerdeführer führt in seiner Beschwerde insbesondere aus, dass der streitige Sachverhalt von der Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung nicht korrekt und nur verkürzt wiedergegeben worden sei. Er sei im Bereich der Autobahnausfahrt Kerzers auf der Überholspur

Kantonsgericht KG Seite 4 von 9 gefahren und im Begriff gewesen, ein anderes Auto zu überholen. Er habe jedoch seine Fahrt verlangsamt, weil es stärker angefangen habe zu regnen, daher habe er das andere Auto rechts an ihm auf der Normalspur vorbeiziehen lassen. Wegen der schlechten Sicht habe er also das Überholmanöver abgebrochen und auf den rechten Fahrstreifen gewechselt. Auch dort habe er seine Fahrt weiter verlangsamt, gerade um Aquaplaning zu vermeiden. Dennoch sei er ins Schleudern geraten und mit der Leitplanke kollidiert. Er sei weit unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahren. Aufgrund des Regens habe er wie erwähnt seine Geschwindigkeit stark reduziert; statt der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 120 km/h sei er lediglich etwa 80 km/h gefahren. Am Unfallort sei die Autobahn abschüssig, weshalb sich keine Wasserlachen auf der Fahrbahn hätten bilden können. Wenn die Kantonspolizei im Rapport diesbezüglich eine andere Feststellung getroffen habe, so sei zu beachten, dass der Regen "erst richtig einsetzte und damit der Strassenzustand anders war als zum Unfallzeitpunkt". Die Polizei sei erst später auf den Platz gekommen und haben nur noch den aktuellen Zustand der Strasse, nicht aber die Situation im Moment des Unfalls feststellen können.

E. 3.3

Vorliegend hielt das Oberamt im Strafbefehl vom 15. November 2022 in sachverhaltlicher Hinsicht namentlich fest, dass der Beschwerdeführer am 22. Oktober 2022 gegen 1.55 Uhr auf der A1 in Ried bei Kerzers im Bereich der Autobahneinfahrt (km 144.320) mit seinem Personenwagen gefahren war und wegen Unaufmerksamkeit, Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse und Nichtbeherrschen des Fahrzeugs einen Verkehrsunfall verursacht hatte. Im Strafbefehl findet sich namentlich keine konkrete Angabe, wie schnell der Beschwerdeführer zum Zeitpunkt des Unfalls gefahren ist. Das Oberamt stützte sich im Strafbefehl ausdrücklich auf den Polizeirapport vom 25. Oktober 2022 (siehe den Strafbefehl, S. 1: "Gestützt auf den Rapport der Kantonspolizei [...]; Aus diesem Rapport geht hervor, dass [...]"). Anlässlich der Einvernahme vor Ort nach dem Unfallereignis hatte der Beschwerdeführer namentlich zu Protokoll gegeben, dass er mit ca. 80 km/h gefahren sei. Er habe sich auf der Überholspur befunden, habe dann aber – da der Regen stärker geworden sei – verlangsamt und das Überholmanöver abgebrochen, um auf die rechte Spur zu wechseln. Plötzlich habe er aufgrund eines Aquaplanings die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren. Er sei ins Schleudern geraten und rechts von der Strasse

abgekommen. Die rechte Frontseite seines Wagens sei mit der Leitplanke kollidiert. Anschliessend sei er noch etwa 300 m auf dem Pannestreifen weitergefahren, wo er schlussendlich angehalten habe. Das Fahrzeug habe nach der Kollision automatisch den Notruf gewählt. Als das Auto stillgestanden sei, habe er zudem selbst noch einen Notruf getätigt. Die Polizei rapportierte sodann weiter, dass es die ganze Nacht über ziemlich stark geregnet hatte und sich Wasser auf der Fahrbahn angesammelt habe. Überdies wurde im Rapport festgehalten, dass die Sicht wetterbedingt eingeschränkt gewesen sei. Zwar war die Fahrgeschwindigkeit des Beschwerdeführers im Zeitpunkt des Unfalls nicht weiter eruiert worden; immerhin wurde aber im Polizeirapport deutlich festgehalten, dass er "aufgrund einer nicht an die Wetterbedingungen angepassten Geschwindigkeit die Herrschaft über sein Fahrzeug" verloren habe. Dies wurde auch im Strafbefehl entsprechend erstellt. Selbst wenn der Beschwerdeführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h nicht ausgefahren hat, ist damit festzuhalten, dass er mit Blick auf die Wetterbedingungen zu schnell gefahren ist. Ein starkes Niederschlagsereignis am 22. Oktober 2022 in der Schweiz und insbesondere auch im Mittelland wurde zudem auch im Klimabulletin vom Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSCHWEIZ vom Oktober 2022 ausgewiesen (siehe online unter [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.meteoswiss.admin.ch/dam/jcr:ff8db4e3-593d-4284-9611-72b727293191/202210_d.pdf](https://www.meteoswiss.admin.ch/dam/jcr:ff8db4e3-593d-4284-9611-72b727293191/202210_d.pdf), namentlich S. 6 zur Messstation Bern-Zollikofen und allgemein auf S. 3, letztmals besucht am

E. 5

Juni 2023). Zudem kann Aquaplaning, d.h. das Aufschwimmen der Reifen auf einem Wasserkeil, schon bei Geschwindigkeiten von deutlich unter 80 km/h auf entsprechend nasser Fahrbahn und bei

Kantonsgericht KG Seite 5 von 9 bestimmten ungünstigen Faktoren auftreten (vgl. Urteil BGer 6A.89/2006 vom 19. Juli 2007 E. 2.2 mit Hinweis; siehe auch <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/reifen/sicherheit/aquaplaning>, letztmals besucht am 5. Mai 2023), so dass gegebenenfalls selbst bei einer Fahrt mit rund 80 km/h, wie sie der Beschwerdeführer behauptet, in Übereinstimmung mit dem Strafbefehl auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit geschlossen werden kann. Die Geschwindigkeitsgrenze für ein Aquaplaning wurde vorliegend offensichtlich erreicht, zumal auch der Beschwerdeführer beim Polizeirapport zu Protokoll gegeben hatte, er habe aufgrund des Aquaplanings die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren. Wenn er nun in der Beschwerde bestreitet, zu schnell gefahren zu sein, kann ihm somit nicht gefolgt werden. Die Strassen- und Sichtverhältnisse waren nachts und bei Regen schlecht, wie sich ebenfalls aus dem Polizeirapport und den zeitlichen Angaben zum Unfallereignis deutlich ergibt. Selbst wenn es im Nachgang zum Unfall bis zum Eintreffen der Polizei noch stärker geregnet haben sollte, wie der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde behauptet, hatte sich offensichtlich bereits im Unfallzeitpunkt Wasser auf der Fahrbahn angesammelt, so dass es bei der von ihm gefahrenen (zu schnellen) Geschwindigkeit zu einem Aquaplaning kam. Überdies hat der Beschwerdeführer den Strafbefehl nicht angefochten – obwohl er sich entgegen der Ausführungen in der Beschwerde den entsprechenden Konsequenzen bewusst sein musste. So hat ihn ja die Vorinstanz mit Schreiben vom 15. November 2022 explizit darauf aufmerksam gemacht, dass er die Verteidigungsrechte im Strafverfahren wahrzunehmen habe. Auch wenn der im Strafbefehl (gestützt auf den Polizeirapport) etablierte Sachverhalt in der angefochtenen

Verfügung nicht umfassend wiedergegeben wurde, bestehen keine Zweifel, dass auch die Vorinstanz auf diesen Sachverhalt abstellte. Dieser gilt nach dem Vorgesagten als erstellt. Dem Beschwerdeführer kann somit nicht gefolgt werden, wenn er in seiner Beschwerde namentlich geltend macht, dass seine Geschwindigkeit den Umständen angepasst gewesen sei und sich keine Wasserlachen gebildet hätten, bzw. wenn er rügt, dass der Sachverhalt in der angefochtenen Beschwerde nicht korrekt respektive nur verkürzt wiedergegeben worden sei. 4. 4.1. In rechtlicher Hinsicht ist darauf hinzuweisen, dass gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG der Lenker sein Fahrzeug ständig so beherrschen muss, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Das Mass der Sorgfalt, das vom Fahrer verlangt wird, richtet sich nach den gesamten Umständen, insbesondere der Verkehrsdichte, den örtlichen Verhältnissen, der Zeit, der Sicht und den voraussehbaren Gefahrenquellen (BGE 129 IV 282 E. 2.2.1 mit Hinweisen). Nach Art. 32 Abs. 1 SVG ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit darf nicht unter allen Umständen ausgefahren werden, sondern gilt nur bei günstigen Verhältnissen (BGE 121 II 127 E. 4a). 4.2. Gestützt auf den im Strafbefehl etablierten Sachverhalt und mit Blick auf das Vorgesagte ist festzustellen, dass der Beschwerdeführer namentlich die erwähnten rechtlichen Bestimmungen verletzt hat, als beim Ereignis vom 22. Oktober 2022 zum Aquaplaning und in der Folge zum Zusammenprall mit der Leitplanke kam.

E. 5.1

Das Gesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a-c SVG). Eine leichte Widerhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft, sofern ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG). Nach der Rechtsprechung müssen eine geringe Gefahr und ein

Kantonsgericht KG Seite 6 von 9 leichtes Verschulden kumulativ gegeben sein. 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. Sie liegt vor, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung gegeben sind. Ist die Gefährdung gering, aber das Verschulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt eine mittelschwere Widerhandlung vor (vgl. Urteil BGer 1C_746/2013 vom 12. Dezember 2013 E. 2.3). Ist die Verletzung von Verkehrsregeln grob und wird dadurch eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen oder in Kauf genommen, ist die Widerhandlung schwer (Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG). Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist nicht erst bei einer konkreten, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung zu bejahen. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach zur Erfüllung des Tatbestands nur, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahelag (BGE 142 IV 93 E. 3.1). Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wurde, hängt von der Situation ab, in welcher die Verkehrsregelverletzung begangen wurde, bzw. von den jeweiligen Verhältnissen des Einzelfalles (BGE 131 IV 133 E. 3.2; 135 II 138 E. 2.2.2 f.). Schliesslich kann nur in besonders leichten Fällen nach Art. 16a Abs. 4 SVG auf

jegliche Massnahmen verzichtet werden. Ein besonders leichter Fall liegt dann vor, wenn die Verletzung von Verkehrsregeln eine besonders geringe Gefahr für die Sicherheit anderer geschaffen hat und den fehlbaren Fahrzeuglenker dafür nur ein besonders leichtes Verschulden trifft (Urteil BGer 6A.52/2005 vom 2. Dezember 2005 E. 2.2.3). Die Auslegung des besonders leichten Falles orientiert sich an den Verkehrsregelverletzungen, die nach dem Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 (OBG; SR 314.1) erledigt werden und ebenfalls keine Administrativmassnahmen nach sich ziehen (Urteil BGer 1C_406/2010 vom 29. November 2010 E. 4.2). Der Anwendungsbereich der Norm wurde jedoch in der Praxis nahezu auf null reduziert (WEISSENBERGER, Kommentar SVG und OBG, 2. Aufl. 2015, Art. 16a N. 33).

E. 5.2

Vorliegend hat der Beschwerdeführer nachts und bei schlechten Strassen- und Sichtverhältnissen auf der Autobahn ein Überholmanöver gestartet und dieses dann abgebrochen, worauf er infolge eines Aquaplanings die Herrschaft über seinen Wagen verlor und mit der rechten Frontseite in die Leitplanke am rechten Strassenrand prallte. Bei diesem Unfallereignis ist es nur den glücklichen Umständen geschuldet, dass der Beschwerdeführer unverletzt blieb und auch keine weiteren Verkehrsteilnehmer in den von ihm verursachten Unfall involviert wurden. Es ist offensichtlich, dass ein Schleudern mit einer anschliessenden Kollision mit der Leitplanke aufgrund der Geschwindigkeiten auf der Autobahn – selbst wenn die Höchstgeschwindigkeit nicht ausgenutzt wird – fatale Folgen haben kann. So wirkte auch der Beschwerdeführer gemäss dem Polizeirapport beim Eintreffen der Patrouille "geschockt", obwohl sein physischer Zustand in Ordnung schien. Weiter war namentlich auch der Fahrer des Wagens, den er vorerst überholen wollte, einer ernstlichen Gefahr ausgesetzt; wäre der Wagen des Beschwerdeführers nur Augenblicke früher ins Schleudern gekommen, so wäre er möglicherweise in jenen Wagen geprallt und auch dessen Lenker wäre an Leib und Leben gefährdet worden. Zudem kam das Auto des Beschwerdeführers auf dem Pannestreifen zum Stillstand und blieb bis zum Abführen durch den Abschleppdienst dort. Selbst wenn der Beschwerdeführer noch das Pannendreieck aufstellen konnte, stellte sein Wagen ein Hindernis dar, dessen Erkennbarkeit für nachfolgende Fahrzeuglenker angesichts der Dunkelheit, des Regens und der nassen Strasse stark erschwert war. Damit hat die Vorinstanz zu Recht geschlossen, dass durch das Ereignis eine ernstliche Gefahr geschaffen wurde.

Kantonsgericht KG Seite 7 von 9

E. 5.3

Hinsichtlich der Schwere des Verschuldens ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Strassen- und Sichtverhältnisse auf der Autobahn – nachts und bei Regen – wie erwähnt schlecht waren. Dennoch hat der Beschwerdeführer ein Überholmanöver gestartet und reichlich spät erkannt, dass die Verhältnisse dies nicht zuliessen, so dass er das Manöver abbrach, worauf er aufgrund des Aquaplanings die Herrschaft über seinen Wagen verlor. Der Beschwerdeführer macht geltend, dass die Autobahn am Unfallort abschüssig sei und sich daher keine Wasserlachen bilden könnten. Indes durfte er keineswegs darauf vertrauen, dass sämtliches Wasser schnell genug von der Strasse abfließt bzw. durch die Reifenprofile verdrängt werden kann. So war es ihm doch nachts und bei Regen gar nicht möglich, die Strassenverhältnisse bzw. mögliche Wasserlachen überall eindeutig und genügend früh zu erkennen. Je mehr Wasser auf der Strasse steht, desto mehr muss der Reifen zudem auch

verdrängen, anders gesagt, wenn sich viel Wasser angesammelt hat, wird es schon bei geringeren Geschwindigkeiten heikel. Es wäre daher an ihm gewesen, auf das Überholmanöver von vornherein zu verzichten und auf dem Normalstreifen zu bleiben und seine Geschwindigkeit massiv zu reduzieren und so das Aquaplaning zu vermeiden. So muss doch der Autofahrer bei entsprechend prekären Strassen- und Sichtverhältnissen, wie sie im Unfallzeitpunkt herrschten, selbst auf Autobahnen mit vereinzelt grossen Wasserlachen infolge unebener Fahrbahn oder ungenügenden Abflusses rechnen (vgl. SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, Rz. 607 mit Hinweisen). Dass überdies bei Regen und relativ hoher Geschwindigkeit die Gefahr von Aquaplaning latent vorhanden ist, muss bei einem Autofahrer als bekannt vorausgesetzt werden. Im Zweifelsfall gebietet denn auch die Vorsichtspflicht, eine Sicherheitsmarge einzulegen und die bei optimalen Verhältnissen auf Autobahnen zulässige Geschwindigkeit den Umständen entsprechend – gegebenenfalls auch erheblich – herabzusetzen (siehe auch Urteil Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen IV-2015/201, Abteilung IV, vom 31. März 2016, E. 2.c/bb, mit Hinweis). Daran ändert nichts, dass der Beschwerdeführer vorbringt, dass seine Reifenprofile tadellos gewesen seien. Entgegen seiner Behauptung kann auch aus seinem Verzicht, das aufgrund der Strassenverhältnisse äusserst riskante Überholmanöver zu Ende zu führen, bzw. aus der behaupteten Geschwindigkeitsreduzierung nicht geschlossen werden, dass ihn höchstens ein leichtes Verschulden treffen würde. Das Verschulden des Beschwerdeführers wiegt vielmehr – gerade aufgrund der schlechten nächtlichen Sichtverhältnisse auf der Autobahn – schwer; jedenfalls ist ihm Grobfahrlässigkeit vorzuwerfen (vgl. überdies zum Ganzen auch Urteil KG FR 603 2021 145 vom 19. Januar 2022).

E. 5.4

Die Vorinstanz hat folglich in der angefochtenen Verfügung zu Recht geschlossen, dass der Beschwerdeführer mit dem streitigen Ereignis auf der Autobahn eine schwere Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften begangen hat (entgegen der Ausführungen in der Beschwerde ist aus der angefochtenen Verfügung indes nicht zu schliessen, dass die Vorinstanz ein Aquaplaning in jedem Fall als schwere Widerhandlung qualifizieren würde; vielmehr ergibt sich dies aus den erwähnten Umständen des Einzelfalls [vgl. vorne E. 5.1]). Der Qualifikation als schwere Widerhandlung steht nicht entgegen, dass das Oberamt das Ereignis im Strafbefehl lediglich als einfache Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG bewertete. So steht doch aufgrund des Gesagten fest, dass die Vorinstanz vom gleichen Sachverhalt ausgegangen ist wie die Strafbehörde und sie diesen lediglich anders gewürdigt hat. Dazu ist sie unter dem Gesichtspunkt der Einheit der Rechtsordnung befugt (vorne E. 3.1).

E. 6.1

Betreffend die Dauer des Führerausweisentzuges ist darauf hinzuweisen, dass der Führerausweis nach einer schweren Widerhandlung gemäss Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG für mindestens drei

Kantonsgericht KG Seite 8 von 9 Monate zu entziehen ist. Laut Art. 16 Abs. 3 SVG sind die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen, namentlich die Gefährdung der Verkehrssicherheit, das Verschulden, der Leumund als Motorfahrzeugführer sowie die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen. Die Mindestentzugsdauer darf

jedoch nicht unterschritten werden (vgl. auch BGE 132 II 234 E. 2.3).

E. 6.2

Die Vorinstanz hat dem Beschwerdeführer mit der angefochtenen Verfügung den Führerausweis für die gesetzlich vorgeschriebene Mindestdauer entzogen. Die verfügte Entzugsdauer von drei Monaten ist damit nicht zu beanstanden und darf – obwohl der Beschwerdeführer bisher einen guten Leumund hat und vorbringt, dass er als unselbständiger Hauswart auf den Führerausweis angewiesen sei – gemäss dem Gesetz und der Rechtsprechung nicht unterschritten werden.

E. 7

Im Ergebnis hat die Vorinstanz mit dem Entzug des Führerausweises für die Dauer von drei Monaten wegen einer schweren Widerhandlung das ihr zustehende Ermessen nicht missbraucht oder überschritten und der Entscheid erweist sich als gerechtfertigt. Die Beschwerde ist folglich abzuweisen und die angefochtene Verfügung ist zu bestätigen.

E. 8

Die Gerichtskosten, die auf CHF 800.- festgelegt werden, sind dem Verfahrensausgang entsprechend dem Beschwerdeführer aufzuerlegen und mit dem geleisteten Kostenvorschuss zu verrechnen (Art. 131 Abs. 1 VRG; Art. 1 und 2 des kantonalen Tarifs vom 17. Dezember 1991 der Verfahrenskosten und Entschädigungen in der Verwaltungsjustiz [TarifVJ; SGF 150.12]). (Dispositiv auf der nächsten Seite)

Kantonsgericht KG Seite 9 von 9 Der Hof erkennt: I. Die Beschwerde wird abgewiesen. II. Die Gerichtskosten von CHF 800.- werden dem Beschwerdeführer auferlegt und mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. III. Zustellung. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen ab Zustellung Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht werden. Gegen die Festsetzung der Höhe der Verfahrenskosten ist innert 30 Tagen die Einsprache an die Behörde, die entschieden hat, zulässig, sofern nur dieser Teil des Entscheides angefochten wird (Art. 148 VRG). Freiburg, 5. Juni 2023/dgr Die Präsidentin Der Gerichtsschreiber-Praktikant

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