

SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2007/117

vom 29. Oktober 2007

Sg Verwaltungsrekurskommission, 2007-10-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2007_117

FR: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2007/117 du 29 octobre 2007

IT: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2007/117 del 29 ottobre 2007

Regeste

Art. 16c Abs. 1 lit. a i.V.m. Abs. 2 lit. a SVG. Wer infolge Aquaplanings auf der Autobahn die Herrschaft über sein Fahrzeug verliert und einen Unfall verursacht, begeht in aller Regel eine schwere Widerhandlung, die zu einem Führerausweisentzug von mindestens drei Monaten führt (Verwaltungsrekurskommission, 6. März 2008, IV-2007/117).

Erwägungen

E. 1

Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekurerhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 12. November 2007 ist rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt zusammen mit der Ergänzung vom 6. Dezember 2007 in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41 bis , 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

E. 2

Gemäss Art. 16 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, abgekürzt: SVG) wird nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 ausgeschlossen ist, der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen. Das Gesetz unterscheidet zwischen leichten (Art. 16a SVG), mittelschweren (Art. 16b SVG) und schweren Widerhandlungen (Art. 16c SVG). Eine leichte Widerhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG). 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). 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).

E. 3

Im Rekurs wird angesichts der rechtskräftigen strafrechtlichen Verurteilung zu Recht nicht bestritten, dass der Rekurrent am Montag, dem 20. August 2007, um 5.38 Uhr, auf der Überholspur der Autobahn A1 in Fahrrichtung S. bei N. bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h infolge Aquaplanings die Herrschaft über den Personenwagen "Volvo" verloren, einen Selbstunfall verursacht und damit Art. 32 Abs. 1 SVG, wonach die Geschwindigkeit stets den Umständen, namentlich auch den Strassen- und Sichtverhältnissen anzupassen ist,

schuldhaft verletzt hat.

E. 4

Die Vorinstanz hat den Führerausweises gestützt auf Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG entzogen und ist damit von einer schweren Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften ausgegangen. Im Rekurs wird beantragt, die Verkehrsregelverletzung höchstens als mittelschwere Widerhandlung einzustufen. Im Fall einer mittelschweren Widerhandlung wäre der Entzug des Führerausweises auf Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG zu stützen. a) Im Rekurs wird im Wesentlichen geltend gemacht, die Administrativbehörde sei in der rechtlichen Würdigung von jener der Strafbehörde, welche von einer einfachen Verkehrsregelverletzung ausging und die Busse auf Art. 90 Ziff. 1 SVG stützte, abgewichen, indem sie den Führerausweis in Anwendung von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG entzog. Beim Unfall sei niemand konkret gefährdet worden, zumal an der betreffenden Autobahnstelle morgens um 5.40 Uhr noch kaum Verkehr herrsche. Die abstrakte Gefährdung sei höchstens mittelschwer gewesen. Der Rekurrent habe die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen - falls überhaupt - nur knapp überschritten, was an sich nach Abzug der Toleranz und gemäss Rechtsprechung nicht einmal eine einfache Verkehrsregelverletzung darstelle. Auch die Strassen- und Wetterverhältnisse, die zum Ausfahren der Höchstgeschwindigkeit allenfalls nicht optimal gewesen seien, stellten keine schwere abstrakte Gefährdung dar. Eine Verletzung grundlegender Verkehrsvorschriften werde eher entschuldigt, wenn sie auf eine Unaufmerksamkeit zurückzuführen sei, als wenn der Täter bewusst vorschriftswidrig gehandelt habe. Der Rekurrent sei sich nicht bewusst gewesen, mit dem Ausfahren der Höchstgeschwindigkeit Gefahr zu laufen, ins Schleudern zu kommen. Der Regen sei nicht allzu stark gewesen und die Scheibenwischer hätten nicht auf die schnellste Stufe eingestellt werden müssen. Vermutlich habe es vorher bedeutend stärker geregnet, so dass die Wasseransammlung, die zum Aquaplaning geführt habe, überhaupt erst habe entstehen können. Dies sei für den Rekurrenten aber nicht erkennbar und auch bei grösster Aufmerksamkeit nicht voraussehbar gewesen. Die Geschwindigkeit sei angemessen, jedenfalls nicht stark überhöht gewesen. Der Rekurrent habe keinesfalls absichtlich vorschriftswidrig gehandelt, sondern sei sich lediglich der Gefahr des Aquaplanings zu wenig bewusst gewesen. Dies lasse höchstens auf eine leichte, pflichtwidrige Unvorsichtigkeit schliessen. b) Gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG begeht eine schwere Widerhandlung, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Mit der am 1. Januar 2005 in Kraft getretenen Änderung des Strassenverkehrsgesetzes hat der Gesetzgeber den Wortlaut von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG gänzlich dem Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG angeglichen. Gemäss Botschaft ist damit keine materielle Änderung zum früheren Recht gewollt (vgl. Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG in der bis 31. Dezember 2004 geltenden Fassung des Strassenverkehrsgesetzes, AS 1959 S. 679, abgekürzt: aSVG; vgl. Botschaft, in: BBl 1999 S. 4489; R. Schaffhauser, Die neuen Administrativmassnahmen des Strassenverkehrsgesetzes, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, St. Gallen 2003, S. 161 ff., insbesondere S. 186). Damit stimmt Art. 90 Ziff. 2 SVG in Fortführung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu Art. 16 Abs. 3 lit. a aSVG mit Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG überein (vgl. BGE 123 II 37 E. 1b mit Hinweis auf 120 Ib 285). Die dreifache Abstufung der Schwere der Widerhandlungen im Administrativrecht im Gegensatz zur doppelten Abstufung im Strafrecht führt deshalb dazu, dass die einfache Verkehrsregelverletzung im Sinn von Art. 90 Ziff. 1 SVG die leichte und die mittelschwere Widerhandlung im Sinn von Art. 16a und Art. 16b SVG umfasst. Art. 90 Ziff. 2 SVG ist

objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerwiegender Weise missachtet und die Verkehrssicherheit abstrakt oder konkret gefährdet hat. Subjektiv erfordert der Tatbestand, dass dem Täter aufgrund seines rücksichtslosen oder sonst wie schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinn von Art. 90 Ziff. 2 SVG ist bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Die erhöhte abstrakte Gefahr setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus (vgl. BGE 123 II 106 E. 2a und 37 E. 1b). Grobe Fahrlässigkeit ist immer dann zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner krass verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Sie kann aber auch vorliegen, wenn er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. In solchen Fällen bedarf jedoch die Annahme grober Fahrlässigkeit einer sorgfältigen Prüfung. Sie wird nur zu bejahen sein, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ebenfalls auf Rücksichtslosigkeit beruht und daher besonders vorwerfbar ist (vgl. BGE 118 IV 283 E. 4). Die Annahme einer schweren Widerhandlung bedarf damit nach wie vor sowohl einer qualifizierten objektiven Gefährdung als auch eines qualifizierten Verschuldens. Ist das Verschulden gross, die Gefährdung aber gering oder umgekehrt das Verschulden gering und die Gefährdung gross, so handelt es sich um eine mittelschwere Widerhandlung (BBJ 1999 S. 4489). Es gelten damit bezüglich der Abgrenzung dieser Widerhandlungen die bisherigen bekannten Massstäbe. c) aa) Gemäss ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist die Verwaltungsbehörde an die rechtliche Qualifikation des Sachverhaltes im Strafurteil gebunden, wenn 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: BGE 104 Ib 359; 119 Ib 158 E. 3c/bb). Der Rekurrent wurde von der zuständigen Strafbehörde allein gestützt auf den Polizeirapport vom 28. August 2007 und das Protokoll der polizeilichen Befragung im Anschluss an den Unfall vom 20. August 2007 mit Bussenverfügung vom 24. Oktober 2007 wegen einfacher Verkehrsregelverletzung im Sinn von Art. 90 Ziff. 1 SVG schuldig erklärt. Die Verwaltungsbehörde stützte ihre Würdigung auf dieselben Grundlagen und weder im vorinstanzlichen noch im Rekursverfahren wurden zusätzliche tatsächliche Abklärungen beantragt. Unter diesen Umständen ist die Verwaltungsbehörde an die rechtliche Würdigung im Strafurteil nicht gebunden. Dementsprechend erweist sich die im Rekurs geäusserte Auffassung, der Schluss auf eine schwere Gefährdung des Verkehrs im Sinn von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG sei unzulässig, weil der Strafrichter den Beschwerdeführer nicht wegen grober Verkehrsregelverletzung im Sinn von Art. 90 Ziff. 2 SVG schuldig gesprochen habe, als unzutreffend. bb) Der Rekurrent hat auf der Autobahn die Herrschaft über den von ihm gelenkten Personenwagen verloren. Ein vom Lenker nicht mehr beherrschtes Fahrzeug insbesondere auf Autobahnen, wo ausschliesslich mit relativ hohen Geschwindigkeiten gefahren wird, bedeutet immer eine ernstliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Für nachfolgende Fahrzeuge besteht besonders die Gefahr von Auffahrunfällen mit erheblichen Folgen für die Beteiligten (vgl. BGE 120 Ib 312 E. 4c). Auch vorliegend zog der vom Rekurrenten verursachte Selbstunfall eine schwere Verkehrsgefährdung nach sich. Auch am Montagmorgen um 5.40 Uhr ist auf der vom Rekurrenten befahrenen Strecke mit Verkehrsaufkommen zu rechnen. Ein Indiz dafür, dass der Rekurrent im fraglichen Zeitpunkt nicht als einziger Lenker unterwegs war, stellt der

Umstand dar, dass er auf der Überhol- und nicht auf der Normalspur fuhr. Das Fahrzeug schleuderte von der Überholspur über die Normalspur auf den Pannestreifen und zurück auf die Normalspur, wo es total beschädigt und ohne Beleuchtung quer zur Fahrbahn zum Stillstand kam. Damit stellte es während längerer Zeit ein Hindernis dar, dessen Erkennbarkeit für nachfolgende Fahrzeuglenker angesichts der Dunkelheit, des Regens und der nassen Strasse erschwert war. Es ist mithin glücklichen Umständen zu verdanken, dass keine weiteren Verkehrsteilnehmer in den vom Rekurrenten verursachten Unfall involviert wurden. cc) Für die Sicherheit im Strassenverkehr ist von grundlegender Bedeutung, dass die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit den Umständen anpassen (vgl. BGE vom 6. Juni 2003, 6A.29/2003, E. 3.3). Bei der hier in Frage stehenden Verkehrsregelverletzung ist zu prüfen, ob der Fahrzeuglenker unter den gegebenen Verhältnissen zu schnell gefahren ist. Je weniger die Geschwindigkeit den Verhältnissen angepasst ist, desto schwerer wiegt das Verschulden. Bei der Beurteilung können allgemeine Empfehlungen berücksichtigt werden, welche den Fahrzeuglenkern für gewisse Situationen (zum Beispiel Witterungsbedingungen, welche insbesondere die Gefahr von Aquaplaning schaffen) die Einhaltung bestimmter Tempolimiten anraten (vgl. BGE vom 6. Juni 2003, 6A.29/2003, E. 3.2.2 und 3.3). Aquaplaning ist darauf zurückzuführen, dass die Reifen beim Abrollvorgang auf nasser Fahrbahn nicht genügend Wasser in die Profilschnitte aufzunehmen oder zu verdrängen vermögen, so dass sie aufschwimmen (vgl. BGE vom 19. Juli 2007, 6A.89/2006, E. 2.2). Bei welcher Geschwindigkeit Aquaplaning auftritt, wird vorab beeinflusst vom Ausmass des Wasserfilms, von der Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche sowie von der Art der Reifen und von ihrem Zustand. Ausschlaggebend für das Aufschwimmen der Reifen auf einem Wasserkeil mit Verlust der Steuerungs- und Bremsmöglichkeit ist letztlich die Fahrgeschwindigkeit (vgl. R. Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, Rz. 607). Ob es zu einem Aufschwimmen der Reifen kommt, hängt wesentlich von der Geschwindigkeit des Fahrzeugs ab. Untersuchungen haben ergeben, dass je nach Bauart und Verschleiss der Reifen schon bei Geschwindigkeiten unter 80 km/h auf entsprechend nasser Fahrbahn akute Aquaplaning-Gefahr droht (vgl. BGE 120 Ib 312 E. 4c mit Hinweis auf BGE 103 IV 41). Wer mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h auf der Normalspur einer regennassen Fahrbahn unterwegs ist, den trifft in der Regel ein mittelschweres bis schweres Verschulden (vgl. BGE vom 20. Oktober 2005, 6A.41/2005). Konkret hat das Bundesgericht das Verschulden eines Lenkers, der Ende August gegen 20.00 Uhr auf der Autobahn bei starkem Regen bei einer Geschwindigkeit von etwa 120 km/h infolge Aquaplanings die Herrschaft über sein Fahrzeug verlor, als schwer gewertet, da der Lenker unter diesen Umständen grobfahrlässig gehandelt habe, weil er sich der Gefährlichkeit der verkehrswidrigen Fahrweise bewusst sein musste und es auch war (vgl. BGE 120 Ib 312 E. 4c). Die Verwaltungsrekurskommission ist im Fall einer Fahrzeuglenkerin, die im September nachmittags um 15.00 Uhr an der gleichen Stelle wie der Rekurrent bei starkem Regen und einer Geschwindigkeit von 100 km/h infolge Aquaplanings die Herrschaft über das Fahrzeug verlor, von einem schweren Verschulden ausgegangen (vgl. VRKE IV-2003/43 vom 2. Juli 2003 E. 4b/bb). Der Rekurrent war nachts bei Regen auf der Autobahn mit einer über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegenden Geschwindigkeit von 130 km/h unterwegs. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 120 km/h gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. d der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11, abgekürzt: VRV) bezieht sich gemäss dem Wortlaut ausdrücklich auf günstige Strassen-, Verkehrs-

und Sichtverhältnisse. Zur Intensität des Regens im Zeitpunkt des Unfalls ist den Akten lediglich zu entnehmen, dass es nach Angaben des Rekurrenten offenbar nicht erforderlich war, den Scheibenwischer "speziell schnell" laufen zu lassen. Unbestritten ist, dass die Fahrbahn nass war und dass es im Zeitpunkt des Unfalls nach wie vor regnete. Zudem war es Nacht. Damit waren sowohl die Strassen- als auch die Sichtverhältnisse keinesfalls günstig. In dieser Situation muss der Autofahrer selbst auf Autobahnen mit vereinzelt grossen Wasserlachen infolge unebener Fahrbahn oder ungenügenden Abflusses rechnen (vgl. Schaffhauser, a.a.o., Rz. 607 mit Hinweisen). Dass 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 (vgl. dazu GVP 1994 Nr. 14). Dem Rekurrenten hätte als routiniertem Autofahrer - im vorinstanzlichen Verfahren gab er auf dem "Fragebogen zur beruflichen Angewiesenheit" eine durchschnittliche monatliche Fahrleistung von rund 2'900 Kilometern an - bei den gegebenen Verhältnissen die Gefahr des Aufschwimmens eines oder mehrerer Reifen bewusst sein und die Geschwindigkeit deutlich reduzieren müssen. Im Gegenteil ist er aber in grobfahrlässiger Weise gar von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach oben abgewichen. Unter diesen Umständen ist die Vorinstanz zu Recht von einem schweren Verschulden des Rekurrenten ausgegangen. d)

Zusammenfassend ergibt sich damit, dass die Vorinstanz zu Recht von einer schweren Widerhandlung gegen die Verkehrsregeln ausgegangen ist und den Entzug des Führerausweises auf Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG gestützt hat.

E. 5

Es bleibt die Dauer des Führerausweisentzugs zu bemessen. Bei deren Festsetzung sind gemäss Art. 16 Abs. 3 SVG 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. Gemäss Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG wird der Lernfahr- oder Führerausweis nach einer schweren Widerhandlung für mindestens drei Monate entzogen. Die Vorinstanz hat die dreimonatige Mindestentzugsdauer verfügt. Was zunächst die Verkehrsgefährdung und das Verschulden anbelangt, ist entsprechend der Qualifikation der Verkehrsregelverletzung als schwere Widerhandlung im Sinn von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG davon auszugehen, dass beide schwer wiegen. Da aufgrund der konkreten Umstände insbesondere von keinem besonders schweren Verschulden auszugehen ist, erscheint die gesetzliche Mindestentzugsdauer von drei Monaten als der Gefährdung und dem Verschulden angemessen. Soweit allerdings Verschulden und Gefährdung aufgrund der konkreten Umstände eine Erhöhung der Entzugsdauer rechtfertigen würden, stünden ihr massnahmemindernd der ungetrübte automobilistische Leumund des Rekurrenten, der den Führerausweis der Kategorie B seit 1997 besitzt und im Eidgenössischen Administrativmassnahmen-Register nicht verzeichnet ist, und die erhöhte Sanktionsempfindlichkeit aus beruflichen Gründen gegenüber. Da das Gesetz eine Unterschreitung dieser Mindestentzugsdauer ausschliesst (Art. 16 Abs. 3 SVG), können massnahmemindernde Umstände, wie insbesondere der ungetrübte automobilistische Leumund und eine berufliche Angewiesenheit auf das Führen eines Motorfahrzeugs, eine Unterschreitung der Mindestentzugsdauer nicht rechtfertigen (vgl. zum früheren Recht SJZ 97/2001 S. 524 f.). Angesichts der zwingenden Natur der

gesetzlichen Mindestzugsdauer verbleibt der rechtsanwendenden Behörde auch kein Ermessensspielraum, innerhalb dessen sie Überlegungen zur Verhältnismässigkeit der Massnahme im Sinn der Erforderlichkeit zur Besserung der Betroffenen anstellen könnte (vgl. Botschaft, in: BBl 1999 S. 4462 ff., wo auf die mit BGE 120 Ib 504 eingeführte, die Unterschreitung der Mindestzugsdauer wegen überlanger Verfahrensdauer betreffende Rechtsprechung hingewiesen wird). Daraus folgt, dass die Mindestzugsdauer selbst in Ausnahmesituationen im Sinn der bisherigen bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. BGE 120 Ib 504 ff., 115 Ib 159 ff., 118 Ib 233 f.) nicht unterschritten werden kann (vgl. bezüglich eines selbständig erwerbenden Taxichauffeurs BGE 132 II 234 E. 2.3 mit Hinweisen auf die parlamentarischen Beratungen).

E. 6

Zusammenfassend ergibt sich, dass der Rekurs abzuweisen ist.

E. 7

Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten dem Rekurrenten aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'000.-- ist angemessen (vgl. Ziff. 362 Gerichtskostentarif, sGS 941.12). Der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'000.-- ist zu verrechnen. Entscheid: 1. Der Rekurs wird abgewiesen. 2. Der Rekurrent bezahlt die amtlichen Kosten von Fr. 1'000.-- unter Verrechnung des Kostenvorschusses von Fr. 1'000.--.

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