

# **SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2019/72 vom 25. September 1984**

Sg Verwaltungsrekurskommission, 1984-09-25, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_IV-2019\\_72](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2019_72)

FR: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2019/72 du 25 septembre 1984

IT: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2019/72 del 25 settembre 1984

## **Regeste**

Art. 16a Abs. 1 lit. a, Art. 16a Abs. 3, Art. 16b Abs. 1 lit. a, Art. 31 SVG (SR 741.01), Art. 3 VRV (SR 741.11). Eine Buschauffeuse blickte am frühen Morgen kurz nach links, geriet mit dem Linienbus leicht nach links und kollidierte mit einem Inselschutzpfosten samt Verkehrsschild. Die Buspassagiere und die Rekurrentin blieben unverletzt. Entgegen der Auffassung der Vorinstanz handelt es sich um eine leichte und nicht um eine mittelschwere Widerhandlung, weshalb die Rekurrentin zu verwarnt ist (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 27. Juni 2019, IV-2019/72).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die VRK ist zum Sachentscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekurerhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 26. April 2019 ist rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41 lit. g bis , 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

### **E. 2**

Im Rekursverfahren ist umstritten, ob die Vorinstanz der Rekurrentin zu Recht eine mittelschwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften vorwarf und einen Führerausweisentzug für die Dauer eines Monats aussprach.

### **E. 3**

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung vermag ein Strafurteil die Verwaltungsbehörde grundsätzlich nicht zu binden. Allerdings gebietet der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, widersprüchliche Entscheide im Rahmen des Möglichen zu vermeiden. Die Verwaltungsbehörde darf deshalb bei der Verfügung über die Massnahme von den tatsächlichen Feststellungen des Strafrichters nur abweichen, wenn sie Tatsachen feststellt und ihrer Verfügung 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, namentlich die Verletzung bestimmter Verkehrsregeln übersehen hat (BGE 124 II 103 E. 1c/aa). Die Voraussetzungen für ein Abweichen von den tatsächlichen Feststellungen im Strafbefehl sind nicht erfüllt. Der im Strafbefehl festgehaltene Sachverhalt wird von der Rekurrentin auch nicht bestritten. Es ist somit erstellt, dass die Rekurrentin am 22. November 2018 um 06.05 Uhr den Gelenkbus MAN mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h, eher 30 km/h, auf der Hauptstrasse in Balgach von Altstätten kommend in Richtung Heerbrugg lenkte. Auf Höhe der

Liegenschaft Nr. 68 richtete die Rekurrentin ihren Blick nach links, wobei sie mit dem Bus leicht nach links kam und in der Folge mit der linken Frontseite gegen die dortige Verkehrsinsel und den Inselschutzpfosten mit einem Verkehrsschild prallte.

#### **E. 4**

Strafrechtlich wurde die Rekurrentin wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln im Sinn von Art. 90 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, abgekürzt: SVG) verurteilt. Vom Straffall geht hinsichtlich der Rechtsanwendung jedoch keine Bindungswirkung aus, auch wenn die Behörden vom gleichen Sachverhalt ausgehen. Insbesondere sind die Würdigung des Verschuldens und der Gefährdung für die verwaltungsrechtliche Beurteilung des Falls nicht verbindlich. In der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts ist die Verwaltungsbehörde somit 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 (Ph. Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Aufl. 2015, Vorbemerkungen zu Art. 16 ff. N 10; Urteile des Bundesgerichts [BGer] 1C\_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 2.2, 1C\_71/2008 vom 31. März 2008 E. 2.1 und 1C\_585/2008 vom 14. Mai 2009 E. 3.1). Aufgrund der Akten ergibt sich nicht, dass die Rekurrentin im Strafverfahren persönlich einvernommen wurde. Der Sachbearbeiter, welcher den Strafbefehl erliess, stützte sich somit auf dieselben Akten, wie sie auch der Administrativbehörde zur Verfügung standen (Rapport der Kantonspolizei vom 19. Januar 2019 und polizeiliche Einvernahme der Rekurrentin vom 22. November 2018; act. 9/3-12). Die Administrativbehörde ist somit nicht an die rechtliche Qualifikation im Strafverfahren gebunden.

#### **E. 5**

Die Vorinstanz stufte das Verhalten der Rekurrentin als mittelschwere Widerhandlung im Sinn von Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG ein. Zur Begründung wird in der angefochtenen Verfügung ausgeführt, die Rekurrentin habe durch ihr Fehlverhalten schuldhaft eine Kollision verursacht und dabei eine erhöhte abstrakte Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer und eine konkrete Gefahr für ihre Mitfahrer geschaffen. Sowohl die Gefährdung als auch das Verschulden könnten nicht mehr als leicht bezeichnet werden. Gegen die Qualifikation des Verhaltens als mittelschwere Widerhandlung wird im Rekurs im Wesentlichen vorgebracht, dass der Rekurrentin aufgrund der kurzen Unaufmerksamkeit und der mässigen Geschwindigkeit keine erhöhte abstrakte Gefährdung vorgeworfen werden könne. Ein mehr als leichtes Verschulden sei den gegebenen Verhältnissen nicht angemessen. Auf einen Führerausweisentzug sei daher zu verzichten und höchstens eine Verwarnung auszusprechen.

#### **E. 6**

Nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem OBG ausgeschlossen ist, wird gemäss Art. 16 Abs. 2 SVG 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). Nach der Rechtsprechung müssen beide Voraussetzungen kumulativ gegeben sein (BGE 135 II 138 E. 2.2.3). In besonders leichten Fällen wird auf jegliche Massnahme verzichtet (Art. 16a

Abs. 4 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). 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 und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung gegeben sind (BGE 135 III 138 E. 2.2.2).

a) Eine Verkehrsgefährdung liegt vor, wenn die körperliche Integrität einer Person entweder konkret oder zumindest abstrakt gefährdet wurde. Im Recht der Administrativmassnahmen wird dabei zwischen der einfachen und der erhöhten abstrakten Gefährdung unterschieden. Erstere zieht keine Administrativmassnahmen nach sich (vgl. Art. 16a Abs. 4 SVG). Von einem solchen Fall ist jedoch nur dann auszugehen, wenn keine anderen Verkehrsteilnehmer vom Fehlverhalten hätten betroffen werden können. Führte dieses hingegen zu einer Verletzung eines Rechtsguts oder einer konkreten beziehungsweise einer erhöhten abstrakten Gefährdung der körperlichen Integrität, hat dies eine Administrativmassnahme zur Folge (R. Schaffhauser, Die neuen Administrativmassnahmen des Strassenverkehrsgesetzes, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, St. Gallen 2003, S. 181, Rz. 43 ff.). Innerhalb der erhöhten abstrakten Gefährdung ist auf die Nähe der Verwirklichung der Gefahr abzustellen. Je näher die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung liegt, umso schwerer wiegt die erhöhte abstrakte Gefahr (vgl. BGE 118 IV 285 E. 3a). Eine konkrete Gefahr liegt vor, wenn für einen bestimmten, tatsächlich daherkommenden Verkehrsteilnehmer oder einen Mitfahrer des Täters die Gefahr einer Körperverletzung oder gar Tötung bestand (J. Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, Davos 1999, S. 12). Zudem ist das Ausmass der üblicherweise entstehenden Schädigung bei Eintritt der Rechtsgutverletzung zu berücksichtigen (vgl. Entscheid der VRK [VRKE] IV-2011/113 vom 24. November 2011 E. 3b, im Internet abrufbar unter: [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch)).

aa) Beim Selbstunfall vom 22. November 2018 waren nebst der Rekurrentin auch Passagiere im Linienbus. Theoretisch ist ohne Weiteres denkbar, dass sich Fahrgäste eines Linienbusses, insbesondere, wenn sie stehen und nicht gefasst sind, bei einer Kollision mit einem Inselschutzpfosten Verletzungen zuziehen können, weil sie durch den Aufprall das Gleichgewicht verlieren und stürzen. Aus dem im Strafverfahren festgestellten Sachverhalt geht jedoch nicht hervor, ob die Fahrgäste im Bus standen oder sassen. Es ist daher zugunsten der Rekurrentin davon auszugehen, dass die Fahrgäste sassen. Bei einem sitzenden Fahrgast ist die Gefahr einer Verletzung bei tiefer Geschwindigkeit eher als gering einzustufen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass ein Linienbus, welcher mit einem Inselschutzpfosten kollidiert, nicht abrupt zum vollständigen Stillstand kommt. Im vorliegenden Fall wurden sodann auch weder die Rekurrentin noch die Fahrgäste des Linienbusses verletzt. Sämtliche Fahrgäste konnten nach der Kollision den Bus verlassen und begaben sich auf Anweisung der Rekurrentin zu Fuss zur nächsten Bushaltestelle, um auf den nächsten Linienbus zu warten (act. 9/2). Unter diesen Umständen ist zwar davon auszugehen, dass die Rekurrentin durch die Kollision mit dem Inselschutzpfosten eine konkrete Gefährdung für ihre Mitfahrer geschaffen hat. Diese Gefährdung ist allerdings noch als gering im Sinn von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG zu werten.

bb) Durch die Kollision mit einem unmittelbar vor einem Fussgängerstreifen angebrachten Inselschutzpfosten schuf die Rekurrentin zudem eine abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Zu beurteilen ist unter Berücksichtigung der im Unfallzeitpunkt gegebenen Umstände die

Wahrscheinlichkeit der Konkretisierung und Verwirklichung dieser abstrakten Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer. Der Selbstunfall ereignete sich auf einer Hauptstrasse im Innerortsbereich an einem Donnerstagsmorgen um 06.05 Uhr. Vor diesem Hintergrund kann nicht davon ausgegangen werden, dass keine anderen Verkehrsteilnehmer vom Fehlverhalten hätten betroffen werden können. Es ist durchaus denkbar, dass auch zu dieser frühen Stunde andere Personen oder Fahrzeuge auf der Hauptstrasse unterwegs waren, um beispielsweise zur Arbeit zu gelangen. Wie die Vorinstanz zutreffend ausführte, liegt somit nicht bloss eine einfache abstrakte Gefährdung, sondern eine erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer vor. Das Vorliegen einer erhöhten abstrakten Gefährdung schliesst jedoch nicht aus, dass eine nur geringe Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinn von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG vorliegt. Es erscheint zwar widersprüchlich für eine Massnahme nach Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG einerseits eine erhöhte abstrakte Gefährdung zu verlangen, die wesensgemäss höher ist als eine bloss abstrakte, andererseits diese erhöhte Gefahr bloss als "gering" im Sinn von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG zu qualifizieren. Wenn aber eine erhöhte abstrakte Gefährdung zum Ausschluss von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG führen würde, wäre dessen Anwendungsbereich nahezu Null, was dem Willen des Gesetzgebers widerspräche. Da die erhöhte abstrakte Gefährdung dennoch erforderlich ist, um eine Warnungsmassnahme auszusprechen, ist eine "geringe Gefahr für die Sicherheit anderer" immer dann anzunehmen, wenn sich die erhöhte abstrakte Gefährdung im unter(st)en Schwerebereich bewegt (Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, Art. 16a N 4). Aus dem im Strafbefehl festgestellten Sachverhalt geht nicht hervor, wie lange die Rekurrentin ihren Blick von der Strasse abwandte und nach links schaute. Bei der polizeilichen Einvernahme gab die Rekurrentin lediglich an "nur ganz kurz einen Augenblick" nach links geschaut zu haben (act. 9/8). Was genau unter einem "kurzen Augenblick" zu verstehen ist, ist nicht klar. Es macht für die Qualifikation der erhöhten abstrakten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer jedoch einen Unterschied, ob jemand die Aufmerksamkeit nur für einen Bruchteil einer Sekunde oder aber für mehrere Sekunden nicht auf die Strasse richtet. So entschied das Bundesgericht im Zusammenhang mit Verrichtungen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschweren, dass ein Fahrer zum Ablesen der Geschwindigkeit oder der Treibstoffreserve kurz auf das Armaturenbrett blicken darf, ohne dass ihm eine ungenügende Aufmerksamkeit zur Last gelegt werden könnte. Gleiches gilt auch bei einem kurzen Blick auf die Uhr oder ein im Fahrzeug eingebautes Navigationssystem. Dagegen widmet ein Fahrer dem Verkehr nicht die erforderliche Aufmerksamkeit, wenn er während der Fahrt seinen Blick zum Schreiben einer Nachricht (SMS) länger auf sein Mobiltelefon richtet (vgl. BGer 1C\_566/2018 vom 14. Mai 2019 E. 2.2). Aufgrund der vagen und nachträglich kaum zu ergänzenden Sachlage ist zugunsten der Rekurrentin davon auszugehen, dass sie ihre Aufmerksamkeit nur sehr kurz (weniger als eine Sekunde) nicht auf die Strasse richtete und in diesem kurzen Augenblick mit dem Inselfosten kollidierte. Nach der Kollision brachte die Rekurrentin ihr Fahrzeug sofort wieder unter Kontrolle, zumindest ergibt sich aus den zur Verfügung stehenden Akten nichts Gegenteiliges. Zu berücksichtigen ist sodann auch hier, dass die Geschwindigkeit mit etwa 30 km/h eher gering war. Die Möglichkeit, dass andere Fahrzeuglenker oder Fussgänger durch die Kollision mit der Verkehrsinsel und dem Inselfosten auf sehr gefährliche Weise hätten überrascht und irritiert werden können, liegt im vorliegenden Fall nicht allzu nahe (vgl. BGer 1C\_83/2010 vom 12. Juli 2010 E. 5.1; VRKE IV-2016/87 vom 29. September 2016). Wenn die Rekurrentin den Blick nur für einen kurzen Augenblick nach links richtete, dann hatte sie unmittelbar vor der

Kollision feststellen können, dass sich bei der Verkehrsinsel und dem Fussgängerstreifen keine Personen befanden; davon ist also zu ihren Gunsten auszugehen.

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