

SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2020/70

vom 23. August 2010

Sg Verwaltungsrekurskommission, 2010-08-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2020_70

FR: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2020/70 du 23 août 2010

IT: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2020/70 del 23 agosto 2010

Regeste

Art. 16c Abs. 1 lit. a, Art. 16c Abs. 2 lit. d, Art. 17 Abs. 3, Art. 29, Art. 32 Abs. 1 SVG (SR 741.01), Art. 4 Abs. 1 und 2 VRV (SR 741.11). Der Rekurrent geriet bei Schneefall und schneebedeckter Strasse ins Rutschen, als er bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h verkehrsbedingt abbremsen musste. Das mit Sommerpneus ausgerüstete Fahrzeug rammte einen weissen Markierungspfahl und prallte gegen die Fassade eines Tankstellenshops. Hierbei handelt es sich in Übereinstimmung mit der strafrechtlichen Beurteilung um eine schwere Widerhandlung; mithin sind eine schwere Verkehrsgefährdung und ein schweres Verschulden (Grobfahrlässigkeit) gegeben. Bestätigung des Führerausweisentzugs auf unbestimmte Zeit, mindestens aber für zwei Jahre. Da es sich dabei um einen Sicherungsentzug handelt, ist für die Wiedererteilung des Führerausweises ein positiv lautendes verkehrspsychologisches Gutachten vorausgesetzt (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 26. November 2020, IV-2020/70).

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 29. Mai 2020 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).

E. 2

Im Rekurs ist umstritten, ob es sich beim Vorfall vom 28. Januar 2020 um eine schwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, abgekürzt: SVG) handelt. a) aa) In tatsächlicher Hinsicht stellte das Untersuchungsamt fest, der Rekurrent habe den mit Sommerpneus ausgestatteten Personenwagen bei starkem Schneefall auf der schneebedeckten Rickenstrasse in Richtung Wattwil gelenkt. Er sei im zweiten Gang mit ca. 30 bis 40 km/h gefahren und habe verkehrsbedingt bei der Tankstelle eingangs des Dorfs Ricken abbremsen und in den ersten Gang zurückschalten müssen. Dabei habe er infolge nicht angepasster Geschwindigkeit auf der schneebedeckten Strasse die Kontrolle über seinen Personenwagen verloren. Da er befürchtet habe, gegen das vor ihm bremsende Fahrzeug zu prallen, habe er seinen Personenwagen nach rechts auf den Vorplatz der Tankstelle gelenkt und dabei einen weissen Markierungspfahl umgefahren. Der Rekurrent habe versucht, den Personenwagen auf dem Vorplatz anzuhalten. Das Fahrzeug sei jedoch auf der schneebedeckten Fahrbahn geradeaus gerutscht, gegen die Fassade des

Tankstellengebäudes geprallt und dort zum Stillstand gekommen. Von diesem Sachverhalt ist im Folgenden auszugehen. Er wurde zum einen vom Rekurrenten nicht bestritten und zum anderen sind keine ernsthaften Gründe ersichtlich, davon abzuweichen. Dies entspricht dem Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, wonach widersprüchliche Entscheide möglichst zu vermeiden sind. Gemäss der Rechtsprechung darf die Verwaltungsbehörde beim Entscheid über die Massnahme von den tatsächlichen Feststellungen des Strafrichters deshalb nur unter bestimmten Voraussetzungen abweichen, so wenn die rechtliche Beurteilung sehr stark von der Würdigung von Tatsachen abhängt, die dem Strafrichter nicht bekannt waren oder wenn der Strafrichter bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht sämtliche Rechtsfragen abgeklärt, insbesondere die Verletzung bestimmter Verkehrsregeln übersehen hat (BGE 119 Ib 158 E. 3c und 136 II 447 E. 3.1). Die Verwaltungsbehörde hat aber auch dabei den Grundsatz der Vermeidung widersprüchlicher Urteile gebührend zu berücksichtigen (Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1C_564/2019 vom 28. Mai 2020 E. 3.2; vgl. auch Entscheid der VRK IV-2016/2 vom 4. Juli 2016 E. 3b, im Internet abrufbar unter: www.sg.ch/recht/gerichte und dort unter Rechtsprechung). Diese Bindungswirkung erstreckt sich allerdings nicht auf die Rechtsanwendung, namentlich die Würdigung der Schwere der Widerhandlung und des Verschuldens (vgl. Ph. Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Aufl. 2015, Vorbemerkungen zu Art. 16 ff. SVG N 10 ff.). bb) Im Strafverfahren wurde erwogen, der Rekurrent habe durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln – wonach die Geschwindigkeit den Strassenverhältnissen anzupassen sei und der Fahrzeugführer langsam zu fahren habe, wenn die Strasse schneebedeckt sei – eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen oder in Kauf genommen. Das Untersuchungsamt Uznach ging von einer Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG aus, wonach mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe sanktioniert wird, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Es stützte sich dabei auf den Polizeirapport und die polizeiliche Befragung des Rekurrenten unmittelbar nach dem Unfall. Eine Einvernahme durch das Untersuchungsamt oder weitergehende Untersuchungshandlungen wurden nicht durchgeführt. Die Vorinstanz stützte ihre rechtliche Würdigung demnach auf die gleichen tatsächlichen Grundlagen wie die Strafverfolgungsbehörde. Unter diesen Umständen ist die Verwaltungsbehörde und somit auch die VRK nicht an die rechtliche Würdigung der Strafverfolgungsbehörde gebunden. Das Gericht prüft (nachfolgend) sowohl das Verschulden als auch das Ausmass der Gefährdung selbständig. Aus diesem Grund schadete es hier nicht, dass der Rekurrent gegen die seiner Ansicht nach unzutreffende Qualifikation im Strafbefehl keine Einsprache erhob; namentlich richteten sich seine Einwände gegen die rechtliche Beurteilung. cc) Die Strafbehörde verurteilte den Rekurrenten, weil er die Geschwindigkeit nicht den Umständen angepasst hatte (Art. 32 Abs. 1 SVG), zur Betriebssicherheit des Fahrzeugs äusserte sie sich indessen nicht. Da sich der Unfall bei winterlichen Wetterverhältnissen ereignete und das Fahrzeug unbestrittenermassen mit Sommerpneus ausgerüstet war, erscheint indessen fraglich, ob dieses in betriebssicherem Zustand war. Daher ist der Vorfall vom 28. Januar 2020 auch hinsichtlich einer allfälligen Verletzung von Art. 29 SVG zu prüfen. b) Die Vorinstanz ging davon aus, dass der Rekurrent den Personenwagen bei starkem Schneefall und mit nicht an die Strassenverhältnisse angepasster Geschwindigkeit gelenkt und eine Kollision verursacht habe. Er sei deshalb vom Untersuchungsamt Uznach gestützt auf Art. 90 Abs. 2 und Art. 32 Abs. 1 SVG sowie Art. 4 Abs. 1 und 2 der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11, abgekürzt: VRV) verurteilt worden, was einer

schweren Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG entspreche. Es bestehe kein Anlass, von dieser Beurteilung abzuweichen. Der Rekurrent hielt dem zusammengefasst entgegen, er habe sich lediglich einer leichten bis mittelschweren Widerhandlung schuldig gemacht. Gemäss den Straftaten habe er weder die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten noch einen zu geringen Sicherheitsabstand zu den vor ihm fahrenden Personenwagen eingehalten. Es sei vielmehr aktenkundig, dass die vor ihm verunfallten Fahrzeuge den Verkehrsunfall ausgelöst hätten. Er habe im Vorfeld der Kollision keine spezifischen Verkehrsregeln verletzt. Zudem hätten mehrere andere Fahrzeuge wegen der schwierigen Witterung einen Unfall ebenfalls nicht verhindern können. Dies belege, dass der Vorfall vom 28. Januar 2020 grösstenteils der witterungsbedingt schwierigen Situation und einer Verkettung unglücklicher Umstände geschuldet gewesen sei. Sein Verhalten zeuge von einem verantwortungsbewussten Verkehrsverhalten, zumal er mit seinem Ausweichmanöver auf den Vorplatz der Tankstelle die Gefahr von Personenschäden wirkungsvoll minimiert habe. Weder auf dem Vorplatz der Tankstelle noch auf der Landstrasse hätten sich Fussgänger befunden. Durch das Ausweichmanöver habe er zudem eine Kollision mit den vor ihm verunfallten Fahrzeugen verhindern können. Sein Verhalten habe somit zu keinem Zeitpunkt zu einer ernstlichen Gefahr für die Sicherheit anderer Personen geführt. Folglich habe lediglich eine einfache bis maximal leicht erhöhte abstrakte Gefährdung vorgelegen. Insbesondere unter Berücksichtigung des Ausweichmanövers könne ihm nur ein geringes Verschulden vorgeworfen werden. c) aa) 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). Ist die Verletzung der 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). Von einer mittelschweren Widerhandlung ist immer dann auszugehen, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten und nicht alle qualifizierenden Bestandteile einer schweren Widerhandlung erfüllt sind (vgl. Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 31. März 1999, in: BBl 1999 S. 4487). Eine schwere Widerhandlung im Sinn von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG entspricht einer groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG. Der Tatbestand ist nach der Rechtsprechung objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinn von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG ist bereits beim Vorliegen einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Die erhöhte abstrakte Gefahr setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus (BGer 6B_377/2007 vom 6. Februar 2008 E. 2.1; Weissenberger, a.a.O., Vorbemerkungen zu Art. 16a bis c SVG N 4). In subjektiver Hinsicht ist ein schweres Verschulden nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG gegeben, wenn der Lenker mindestens grobfahrlässig handelt (BGer 1C_282/2011 vom 27. September 2011 E. 3.2). Diese ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kann aber auch vorliegen, wenn er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht gezogen, also

unbewusst fahrlässig gehandelt hat. In solchen Fällen ist grobe Fahrlässigkeit zu bejahen, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht (BGE 118 IV 285 E. 4 mit Hinweisen). Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133 E. 3.2). bb) Fahrzeuge dürfen nur in betriebs sicherem und vorschriftsgemässen Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden (Art. 29 SVG). Obschon in der Schweiz kein Winterreifenobligatorium besteht, kann ein Fahrzeug mit Sommerpneus im Winter als nicht betriebs sicher gelten. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung verletzte ein ortskundiger Fahrzeugführer, der trotz dauerhaften und beträchtlichen Schneefalls bei tiefen Temperaturen mit Sommerpneus eine stark geneigte Strasse befuhr, obwohl er wusste, dass die Nebenstrassen um diese Zeit noch nicht vom Schnee befreit worden waren und er die starke Neigung der Strasse kannte, gegen Art. 29 SVG. Der Führer des Fahrzeugs hätte bei diesen Verhältnissen entweder die Ausstattung seines Fahrzeugs anpassen müssen oder diese Strasse nicht befahren sollen (BGer 6S.17/2007 vom 14. März 2007 E. 2.2; vgl. auch Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich VB.2008.00429 vom 8. April 2009 E. 4.3, im Internet abrufbar unter: www.zh.ch/de/gerichte-notariate/verwaltungsgericht und dort unter Rechtsprechung; BSK SVG-C. Schenk, Basel 2014, Art. 29 N 41; Weissenberger, a.a.O., Art. 29 SVG N 12). cc) Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen (Art. 32 Abs. 1 SVG). Hinsichtlich der Strassenverhältnisse schreibt Art. 4 Abs. 2 VRV vor, dass der Fahrzeugführer langsam zu fahren habe, wo die Strasse verschneit, vereist, mit nassem Laub oder mit Splitt bedeckt sei, besonders, wenn Anhänger mitgeführt würden. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist unter anderem dann von einer nicht angepassten Geschwindigkeit auszugehen, wenn ein Fahrzeug auf einer vereisten Strasse ins Rutschen kommt, obwohl der Fahrzeuglenker die Gefahr aufgrund der Umstände hätte voraussehen können (vgl. BGer 4A_76/2009 vom 6. April 2009 E. 3.3; BGE 115 IV 241). d) aa) Anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 28. Januar 2020 gab der Rekurrent an, er sei nach rechts auf den Vorplatz der Tankstelle ausgewichen, um nicht mit dem Auto vor ihm zu kollidieren. Dieses habe abbremsen müssen, weil ein weiteres Fahrzeug ins Rutschen geraten und gegen die Tankstelle geprallt sei (act. 10/22). Auch wenn der Rekurrent nach eigenen Angaben und den Feststellungen im Strafbefehl mit 30 bis 40 km/h unterwegs war, konnte er sein Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig bremsen, was darauf schliessen lässt, dass die von ihm gewählte Geschwindigkeit nicht den winterlichen Strassenverhältnissen angepasst war. Er konnte mit dem Ausweichmanöver nach rechts auf den Platz der Tankstelle zwar eine Kollision mit dem vorderen oder einem entgegenkommenden Fahrzeug verhindern, schuf damit aber eine nicht minder gefährliche Situation auf dem Vorplatz der öffentlich zugänglichen Tankstelle, wo sich gemäss der Fotodokumentation der Kantonspolizei auch ein Tankstellenshop befindet (act. 10/18 f.). Ins Gewicht fällt, dass der Rekurrent offensichtlich die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor und den weiteren Verlauf des Unfalls nicht mehr beeinflussen konnte. Dies zeigte sich daran, dass er beim

Ausweichmanöver einen Strassenpfosten umfuhr, sein Fahrzeug nicht mehr abbremsen konnte und schliesslich in die Fassade des Tankstellenshops prallte. Dass bei diesem Ausweichmanöver niemand zu Schaden kam, ist deshalb weniger dem verantwortungsbewussten Verkehrsverhalten des Rekurrenten zu verdanken, wie vorgebracht wurde, als vielmehr glücklichen Umständen. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung besteht in nicht kontrollierbaren Situationen ein grosses Risiko von Folgeunfällen, weil das Verhalten eines solchen Fahrzeugs unberechenbar ist. Weder wäre der Rekurrent in der Lage gewesen, situationsgerecht auf übrige Verkehrsteilnehmer zu reagieren, noch hätten diese das Verhalten des ins Rutschen geratenen Wagens abschätzen können. Dies wäre im Übrigen nicht anders gewesen, wenn der Rekurrent nicht nach rechts, sondern nach links auf die Gegenfahrbahn ausgewichen wäre. Das Bundesgericht geht deshalb in solch nicht mehr kontrollierbaren Situationen von einer schweren Verkehrsgefährdung aus (vgl. BGE 126 II 192 E. 2b). Weiter ist zu berücksichtigen, dass der Rekurrent mit Sommerpneus unterwegs war. Angesichts der zunehmend schneebedeckten Fahrbahn hätte er die Rutschgefahr erkennen und entweder Schneeketten montieren, eine andere, nicht schneebedeckte Route wählen oder die Fahrt abbrechen können (vgl. BGer 6S.17/2007 vom 14. März 2007 E. 2.2). Es obliegt dem Fahrzeuglenker, auf witterungsbedingte Strassenverhältnisse Rücksicht zu nehmen und geeignete Gleitschutzmittel zu verwenden (BGE 98 II 40 E. 2). Der Rekurrent tat jedoch nichts dergleichen und fuhr mit dem nicht für winterliche Strassenverhältnisse ausgerüsteten Fahrzeug weiter. Demnach ist dem Rekurrenten nicht nur eine nicht den Umständen angepasste Geschwindigkeit vorzuwerfen (Art. 32 Abs. 1 SVG), was an sich schon zu einer schweren Verkehrsgefährdung führte, sondern auch die Verwendung eines nicht betriebssicheren Fahrzeugs (Art. 29 SVG). Zu prüfen bleibt das Verschulden des Rekurrenten. cc) Im Strafverfahren wurde zu Recht festgehalten, dass die Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h den Strassenverhältnissen (schneebedeckte Strasse) nicht angepasst war (act. 10/28); dies allein war schon grobfahrlässig und führte zum Schuldspruch wegen grober Verkehrsregelverletzung. In der polizeilichen Befragung vom 28. Januar 2020 gab der Rekurrent zu Protokoll, kurz nach Gebertingen – einer Ortschaft, die sich rund 3,5 Kilometer entfernt vom Unfallort befindet – sei die Strasse schneebedeckt gewesen. Er setzte die Fahrt fort, obwohl er wusste, dass sein Fahrzeug nur mit Sommerpneus ausgestattet war. Angesichts der winterlichen Verhältnisse und der schneebedeckten Fahrbahn hätte sich der Rekurrent zumindest vergewissern müssen, wie es um die Griffbarkeit der neuen Reifen stand, zumal er die Sommerpneus erst im Januar habe montieren lassen, weil er davon ausgegangen sei, es gäbe keinen Schnee mehr (act. 10/24), und deshalb wissen musste, dass die Reifen für winterliche Verhältnisse ungeeignet waren. Hinzu kommt, dass der Rekurrent nicht mit einer Verbesserung der Strassenverhältnisse rechnen durfte, da Ricken rund 85 Meter höher liegt als Gebertingen. Vor diesem Hintergrund hätte er die schwere Verkehrsgefährdung voraussehen können und müssen. Indem er trotz der ungenügenden Bereifung weiterfuhr – und zwar mit einer nicht den Strassenverhältnissen angepassten Geschwindigkeit –, liess er elementare Vorsichtsgebote unbeachtet und handelte damit zumindest grobfahrlässig. Ihm ist deshalb in subjektiver Hinsicht ein schweres Verschulden nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG vorzuwerfen (vgl. BGer 1C_282/2011, a.a.O., E. 3.2). dd) Somit ergibt sich, dass der Rekurrent am 28. Januar 2020 durch grobfahrlässiges Verhalten eine ernstliche Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer hervorrief. Dies ist als schwere Widerhandlung gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG zu qualifizieren. e) Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder

Führerausweis für unbestimmte Zeit, mindestens aber für zwei Jahre entzogen, wenn in den vorangegangenen zehn Jahren der Ausweis zweimal wegen schweren Widerhandlungen oder dreimal wegen mindestens mittelschweren Widerhandlungen entzogen war; auf diese Massnahme wird verzichtet, wenn die betroffene Person während mindestens fünf Jahren nach Ablauf eines Ausweisentzugs keine Widerhandlung, für die eine Administrativmassnahme ausgesprochen wurde, begangen hat (Art. 16c Abs. 2 lit. d SVG). Es ist unbestritten, dass der Führerausweis in den vergangenen zehn Jahren zweimal wegen schwerer Widerhandlungen entzogen war, und zwar vom 1. März bis 31. Juli 2013 und vom 24. Dezember 2013 bis 23. Dezember 2014. Dies ergibt sich auch aus dem Informationssystem über die Verkehrszulassung (IVZ, act. 10/25). Da der Rekurrent zudem am 24. August 2018 – mithin innerhalb von fünf Jahren nach Ablauf des letzten Ausweisentzugs – verwarnet wurde, sind die Voraussetzungen von Art. 16c Abs. 2 lit. d SVG erfüllt. Der von der Vorinstanz verfügte Führerausweisentzug für unbestimmte Zeit (mindestens für zwei Jahre, ab 30. April 2020) erweist sich demnach als rechtmässig.

E. 3

Der Rekurrent wendet sich mit seiner Eingabe auch gegen die Ziffer 3 der angefochtenen Verfügung, wonach die Wiedererteilung des Führerausweises von einem positiv lautenden verkehrspsychologischen Gutachten abhängig gemacht wurde. Er bringt im Wesentlichen vor, bei ihm bestehe weder eine Charakterschwäche noch ein psychisches Problem aufgrund eines Suchtleidens. Es bestünden somit keine Gründe für die Anordnung einer verkehrspsychologischen Begutachtung. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung handelt es sich beim Führerausweisentzug für unbestimmte Zeit bei wiederholtem Rückfall nach Art. 16c Abs. 2 lit. d SVG um einen Sicherungsentzug, da dieser auf einer unwiderlegbaren Vermutung der fehlenden Fahreignung aus charakterlichen Gründen gemäss Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG beruht (vgl. BGE 141 II 220 E. 3.2). Der Führerausweis kann deshalb nur wiedererteilt werden, wenn der Rekurrent die Behebung des charakterlichen Mangels nachweist (vgl. Art. 17 Abs. 3 SVG). Da somit die charakterliche Fahreignung zur Diskussion steht, wird nach Ablauf der Sperrfrist zu überprüfen sein, inwieweit der Rekurrent Gewähr bietet, dass er künftig als Motorfahrzeugführer die Vorschriften beachten wird. In der Schweiz werden diese verkehrsrelevanten Persönlichkeitseigenschaften in der Regel mittels einer verkehrspsychologischen Eignungsuntersuchung erfasst (vgl. Haag/Grimm, Die verkehrspsychologische Untersuchung, in: Handbuch der verkehrsmedizinischen Begutachtung, Bern 2005, S. 87 f.; Bächli/Biétry, Zum Einsatz von Persönlichkeitsfragebogen in verkehrspsychologischen Eignungsuntersuchungen – eine vergleichende Studie, in: R. Schaffhauser [Hrsg.], Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2015, S. 250). Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz in Ziffer 3 der angefochtenen Verfügung den Nachweis der Fahreignung mittels eines verkehrspsychologischen Gutachtens verlangte.

E. 4

Zusammengefasst ergibt sich, dass es sich beim Unfall vom 28. Januar 2020 um eine schwere Widerhandlung gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG handelte und der Führerausweis aufgrund der zwei früheren schweren Widerhandlungen und einer weniger als fünf Jahre zurückliegenden Verwarnung wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung zu Recht für unbestimmte Zeit, mindestens aber für zwei Jahre, entzogen wurde (Art. 16c Abs. 2 lit. d SVG). Ebenso ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz zum Nachweis der Fahreignung ein verkehrspsychologisches Gutachten verlangte. Der Rekurs ist abzuweisen. Das

Vorbringen des Rekurrenten, als Geschäftsführer sei er dringend auf den Führerausweis angewiesen, weil er seine Mitarbeiter zu den Baustellen fahren müsse, ändert an der Rechtmässigkeit der angefochtenen Verfügung nichts. Ein Sicherungsentzug bezweckt die Fernhaltung ungeeigneter Fahrzeugführer vom Verkehrsgeschehen, und zwar bis der Mangel als geheilt zu betrachten ist. Bis dahin hat eine allfällige Sanktionsempfindlichkeit keinen Einfluss auf die Beurteilung der Notwendigkeit des Sicherungsentzugs (BGer 6A.77/2003 vom 22. März 2004 E. 2.5.2).

E. 5

Die Massnahme des Sicherungsentzugs soll sicherstellen, dass der Rekurrent zum Schutz der Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer vom Strassenverkehr ferngehalten wird. Dieser Zweck wäre gefährdet, wenn der Rekurrent während eines Rechtsmittelverfahrens als Motorfahrzeugführer zum Strassenverkehr zugelassen würde. Einer allfälligen Beschwerde ist deshalb die gesetzlich vorgesehene aufschiebende Wirkung zu entziehen (Art. 64 und Art. 51 VRP).

E. 6

Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten dem Rekurrenten aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'500.–, worunter die Kosten von Fr. 200.– für die Zwischenverfügung zur aufschiebenden Wirkung vom 6. Juli 2020, erscheint angemessen (vgl. Art. 7 Ziffn. 111 und 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Der Kostenvorschuss von Fr. 1'500.– ist damit zu verrechnen. Bei diesem Verfahrensausgang besteht kein Anspruch auf Entschädigung der ausseramtlichen Kosten (Art. 98 bis VRP). Entscheid: 1. Der Rekurs wird abgewiesen. 2. Einer allfälligen Beschwerde wird die aufschiebende Wirkung entzogen. 3. Der Rekurrent hat die amtlichen Kosten von Fr. 1'500.– zu bezahlen, unter Verrechnung des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.

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