

SO_GERICHTE VWBES.2012.232 vom 13. November 2012

SO Obergericht, 2012-11-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2012.232

FR: SO_GERICHTE VWBES.2012.232 du 13 novembre 2012

IT: SO_GERICHTE VWBES.2012.232 del 13 novembre 2012

Regeste

Art. 16a Abs. 1 lit. a und Abs. 4 SVG. Besonders leichter Fall einer Geschwindigkeitsüberschreitung auf einer Innerortsstrecke, die mit 80 km/h signalisiert ist. Allein aus dem Umstand, dass eine Verkehrsregelverletzung nicht im OBG bzw. im Anhang 1 zur OBV aufgeführt ist, darf nicht geschlossen werden, dass die Anwendung von Art. 16a Abs. 4 SVG nicht zulässig ist. Es ist vielmehr zu prüfen, ob die Verkehrsregelverletzung den im Anhang zur OBV aufgeführten vergleichbar ist. Wenn in einem Innerortsbereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h signalisiert ist, ist eine Geschwindigkeitsüberschreitung administrativrechtlich grundsätzlich gleich zu ahnden, wie wenn sie ausserorts, wo die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt, begangen wird.

Erwägungen

E. 3

Die administrativen Massnahmen gegenüber Fahrzeuglenkern sind in den Art. 16 ff. SVG geregelt. Art. 16 SVG enthält allgemeine Bestimmungen. Art. 16a SVG regelt die Rechtsfolgen nach einer leichten Widerhandlung, Art. 16b SVG jene nach einer mittelschweren und Art. 16c SVG nach einer schweren Widerhandlung.

E. 3.1

Gemäss Art. 16 Abs. 2 SVG wird nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem OBG ausgeschlossen ist, der Lern- oder Führerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen. 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 einer solchen leichten Widerhandlung wird die fehlbare Person verwarnt, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis nicht entzogen war und keine andere Administrativmassnahme verfügt wurde (Art. 16a Abs. 3 SVG). In besonders leichten Fällen wird gemäss Art. 16a Abs. 4 SVG auf jegliche Massnahme verzichtet. Der besonders leichte Fall setzt voraus, dass die Verletzung von Verkehrsregeln eine besonders geringe Gefahr für die Sicherheit anderer geschaffen hat und den fehlbaren Fahrzeuglenker nur ein besonders leichtes Verschulden trifft (Urteil des Bundesgerichts 6A.52/2005 E. 2.2.3).

Der Beschwerdeführer hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts um 16 km/h überschritten. Die Bestrafung von Geschwindigkeitsverletzungen innerorts ist nur bis zu Überschreitungen von maximal 15 km/h im Ordnungsbussenverfahren möglich (vgl. Art. 1 OBG; Anhang 1 der OBV, Ziff. 303.1). Nach dem Wortlaut des Art. 16 Abs. 2 SVG hätte dies zur Folge, dass der Beschwerdeführer zwingend mindestens zu verwarnt wäre.

E. 3.2

Das Bundesgericht hat sich im Urteil 6A.52/2005 erstmals mit der Frage auseinandergesetzt, ob Art. 16 Abs. 2 SVG die unwiderlegbare gesetzliche Vermutung aufstelle, eine im ordentlichen Verfahren zu ahndende Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht sei in Bezug auf die Gefährdung und das Verschulden kein besondersleichter Fall im Sinne von Art. 16a Abs. 4 SVG. Es hat im Ergebnis offen gelassen, ob dies zutreffe oder ob die Norm nicht vielmehr lediglich negativ zum Ausdruck bringe, dass weder ein Führerausweisentzug noch eine Verwarnung auszusprechen sind, wenn die Tat im Ordnungsbussenverfahren zu ahnden ist. Letzteres hätte zur Folge, dass bei Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens die Bestimmungen der Art. 16a bis 16c SVG zur Anwendung kommen und nicht die Rechtsfolge von Art. 16 Abs. 2 SVG eintritt (Urteil 6A.52/2005 E. 2.2.2 mit Hinweisen). Im Urteil 1C_406/2010 (vgl. oben Ziff. 2.3.2) hat sich das Bundesgericht der zweiten Auslegungsvariante angeschlossen, indem es aufgrund des Ausschlusses des Ordnungsbussenverfahrens die Voraussetzungen von Art. 16a SVG und insbesondere von dessen Abs. 4 überprüfte (Urteil 1C_417/2010). Diese Meinung wird auch in der Literatur vertreten (Philippe Weissenberger: Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zürich/St. Gallen 2011, Art. 16 SVG N 5; René Schaffhauser: Die neuen Administrativmassnahmen des Strassenverkehrsgesetzes, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, S. 177 ff.).

E. 3.3

Allein aus dem Umstand, dass eine Verkehrsregelverletzung nicht im OBG bzw. im Anhang 1 zur OBV aufgeführt ist, darf also nicht darauf geschlossen werden, dass die Anwendung von Art. 16a Abs.

E. 4

Ein Strafurteil vermag zwar die Verwaltungsbehörde grundsätzlich nicht zu binden. Allerdings gebietet der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, widersprüchliche Entscheide im Rahmen des Möglichen zu vermeiden, weshalb die Verwaltungsbehörde beim Entscheid über die Massnahme von den tatsächlichen Feststellungen des Strafrichters nur abweichen darf, 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 Sachverhalt nicht alle Rechtsfragen abgeklärt, namentlich die Verletzung bestimmter Verkehrsregeln übersehen hat. In der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts ■ namentlich auch des Verschuldens ■ ist die Verwaltungsbehörde demgegenüber 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 (BGE 136 II 447 E. 3.1; 127 II 302 nicht publ. E. 3a; 124 II 103 E. 1c/aa und bb).

E. 4.1

Das Strafurteil vom 7. Mai 2012 wurde mündlich eröffnet und begründet. Eine schriftliche Urteilsbegründung liegt nicht vor, da der Beschwerdeführer diese nicht verlangte. Immerhin ist aus der Aktennotiz der Gerichtsschreiberin vom 7. Mai 2012 ersichtlich, worauf sich das Gericht bei seinem Entscheid stützte: Es war zu beachten, dass es sich beim fraglichen Abschnitt der Solothurnstrasse in Lohn-Ammannsegg nicht um eine klassische Innerortsstrecke handle, weshalb eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bestehe. Es müsse unterschieden werden, ob die Geschwindigkeitsüberschreitung im Bereich von 50

km/h oder von 80 km/h begangen werde. Deshalb sei eine Reduktion der Busse auf CHF 300.00 zu rechtfertigen. Es erscheine auch nicht erforderlich, dass der Beschuldigte zusätzlich mit einem Administrativverfahren «bestraft» werde.

Die vom Gericht ausgesprochene Busse liegt deutlich unter der Standardbusse für eine entsprechende Widerhandlung im Innerortsbereich, die gemäss der Empfehlung der Konferenz der Strafverfolgungsbehörden der Schweiz (KSBS) vom 3. November 2006 bei CHF 400.00 liegt und im angefochtenen Strafbefehl auch so umgesetzt worden war. Das zeigt, dass der Strafrichter, welcher den Beschuldigten persönlich einvernommen hat, zur Auffassung gelangte, es liege eine aussergewöhnliche Situation vor.

E. 4.2

Die ausgesprochene Busse liegt zwar etwas über der Standardbusse für eine Geschwindigkeitsübertretung ausserorts (die bei CHF 240.00 läge), bewegt sich aber mit CHF 300.00 innerhalb der Obergrenze des OBG, auch wenn diese Obergrenze zurzeit nicht ausgeschöpft wird. Sie ist von daher mit im OBG enthaltenen Tatbeständen vergleichbar.

E. 4.3

Die Vorinstanz hat sich auf dieselben Akten gestützt wie der Strafrichter. Sie hat keine zusätzlichen Beweise erhoben und ihrem Entscheid dieselben Tatsachen zu Grunde gelegt wie der Strafrichter. Allerdings hat dieser den Beschwerdeführer persönlich angehört und befragt.

E. 4.4

Der Strafrichter hat in seinem Urteil weder die Verletzung einer Verkehrsregel übersehen, noch die zu berücksichtigenden Tatsachen falsch festgestellt. Er ist vielmehr in Kenntnis der örtlichen Situation und nach Anhörung des Beschwerdeführers zum Entscheid gelangt, es liege eine ganz atypische Innerortsstrecke vor, bei welcher es falsch wäre, die Geschwindigkeitsüberschreitung so zu bestrafen, wie sie innerorts üblicherweise bestraft wird. Der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung gebietet, dass die Verwaltungsbehörde darauf Rücksicht nimmt, wenn sie keine weiteren Beweise erhebt, wie dies vorliegend der Fall ist. Sie soll dann die Verkehrssituation und die Regelverletzung nicht abweichend beurteilen, umso weniger, wenn sie das Ergebnis des Strafverfahrens abwartet, bis sie ihren Entscheid trifft. Wohl ist die Administrativbehörde in der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts, insbesondere in der Bewertung des Verschuldens, grundsätzlich frei. Gerade in Standardsituationen wie bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, in welchen sowohl für den Strafrichter wie für die Administrativbehörde ein weitgehender Schematismus unumgänglich ist, um Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit zu gewährleisten, sind nicht kongruente Entscheide besonders zu vermeiden. Auch die Administrativbehörde hat also im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass ein besonders leichter Fall einer Geschwindigkeitsüberschreitung vorliegt, der keine weitere Massnahme erfordert.

E. 5

Es ist grundsätzlich kaum einsehbar, dass bei einer Geschwindigkeit, die auf 80 km/h beschränkt ist, abweichende Vorschriften gelten sollen, je nachdem ob signalisationsrechtlich die Strecke als Innerorts- oder Ausserortsstrecke gilt. Massgeblicher Grund für die differenzierte Behandlung und Beurteilung von Verstössen ist die Gefahrenlage, die sich in der Regelgeschwindigkeit ausdrückt. Und wenn die Geschwindigkeit für eine Innerortsstrecke auf 80 km/h festgesetzt ist, bedeutet dies, dass

die Gefahrenlage für die übrigen Verkehrsteilnehmer besonders gering bzw. durch bauliche oder andere Massnahmen erheblich entschärft ist (vgl. Weisungen des EJPD zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten vom 13. März 1990, Ziff. 5).

Besonders schwierig ist die Unterscheidung bei einem Strassenstück, das als Ausserortsstrecke galt und nur wegen der Fusion von zwei Dörfern zu einer Innerortsstrecke wurde, aber weiterhin mit 80 km/h befahren werden darf. Weshalb administrativrechtlich andere Vorschriften als bei einer Ausserortsstrecke zwischen zwei Dörfern gelten sollten, ist unerfindlich. Wenn die zuständigen Verkehrsbehörden der Auffassung sind, die Strecke eigne sich aufgrund ihrer Bauart und der örtlichen Situation nicht, um darauf die Geschwindigkeit auf 60 km/h herabzusetzen, obwohl es nunstrassenverkehrsrechtlich eine Innerortsstrecke sei, ist damit davon auszugehen, dass auf dieser Strecke die Gefahr bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 80 km/h erheblich von derjenigen abweicht, die bei einer Innerortsstrecke mit 50 km/h oder 60 km/h vorhanden ist, also massiv geringer ist. Und dies ist nicht nur vom Strafrichter, sondern auch von der Administrativbehörde zu berücksichtigen.

Wenn in einem Innerortsbereich die signalisierte Geschwindigkeit mit 80 km/h signalisiert und damit auf das Ausmass der Höchstgeschwindigkeit, die ausserorts gilt, festgesetzt ist, ist eine Geschwindigkeitsüberschreitung administrativrechtlich gleich zu ahnden, wie wenn sie ausserorts, wo die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt, begangen wird. Auch diese Überlegung führt dazu, dass im vorliegenden Fall die Geschwindigkeitsüberschreitung als besonders leichte im Sinne von Art. 16a Abs. 4 SVG zu beurteilen ist.

E. 6

Schliesslich ergibt sich auch aus der tatsächlichen Situation, dass im vorliegenden Fall eine abweichende Beurteilung von der üblichen Sanktion bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 16 km/h innerorts geboten ist.

E. 6.1

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten gemäss Art. 4a Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11) regeln die zulässige Geschwindigkeit unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Eine dauernde abweichende tiefere oder höhere Höchstgeschwindigkeit kann nur in Betracht fallen, wo ausnahmsweise die allgemeine Höchstgeschwindigkeit anlässlich der örtlichen Situation auf einer bestimmten Strassenstrecke unzweckmässig wäre. Ändern sich die Voraussetzungen, ist die Behörde gemäss Art. 107 Abs. 5 SSV verpflichtet, die Verkehrsanordnung zu überprüfen und gegebenenfalls aufzuheben (Weisungen des EJPD zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten vom 13. März 1990, Ziff. 3).

E. 6.2

Gemäss Art. 108 Abs. 3 SSV kann auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts die allgemeine Höchstgeschwindigkeit hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann. Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV können Innerortsstrecken bis auf maximal 80 km/h festgelegt werden. Einen wesentlichen Einfluss auf das Geschwindigkeitsverhalten hat das Erscheinungsbild der Strasse. Dieses ergibt sich aus dem Ausbaugrad (z.B. Breite), dem Betrieb (Anzahl Fahrstreifen, Verkehrsmengen und ■zusammensetzung, etc.) und dem Strassenraum (Bebauung, Bepflanzung, Topographie). Die Strasse muss so ausgebaut

sein, dass eine über der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit liegende Geschwindigkeit angemessen ist und für Fussgänger ein Trottoir oder ein Fussweg sowie gesicherte Übergänge zur Verfügung stehen. Zudem muss die Trennung der Rad- und Mofafahrer vom übrigen Verkehr, mindestens mit Radstreifen, gewährleistet sein (Weisungen des EJPD zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten vom 13. März 1990, Ziff. 5).

E. 6.3

Die Strassensituation lässt sich im konkreten Fall mithilfe von Google Maps und Streetview unschwer feststellen: Der Strassenabschnitt mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit 80 km/h verläuft gerade und übersichtlich. Beidseitig verlaufen mit der Strasse zusammen neben der eigentlichen Fahrbahn Radstreifen. Auf der südöstlichen Fahrbahnseite trennt eine durchgehende Leitplanke die Strasse von der angrenzenden Bahnlinie ab. Auf der anderen Strassenseite bestehen vereinzelte Industrie- und Gewerbebauten. Die Wohnbauten sind bis auf eine alle rückwärtig erschlossen. Die drei direkten Ausfahrten in die nördliche Fahrspur sind bis auf eine alle mit Abbiegespuren und Mittelinseln abgesichert. Fussgängerüberquerungen gibt es keine; es sind auch keine notwendig, da südlich der Strasse keine Überbauung besteht und dort die Bahnlinie verläuft, die ohnehin nicht überquert werden kann. In Fahrtrichtung des Beschwerdeführers waren also weder Fussgänger noch Zweiradfahrer auf der Fahrbahn zu erwarten, es konnten keine Fahrzeuge von rechts einbiegen, und nur an einer einzigen Stelle, etwa 100 m nach Beginn der 80-er Strecke, gibt es eine ungesicherte Einfahrtsmöglichkeit des dortigen Gewerbebetriebs.

E. 6.4

Auch aufgrund dieser Gegebenheiten muss davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Voraussetzungen für eine auf 80 km/h erhöhte Höchstgeschwindigkeit nach wie vor gegeben sind und im Vergleich zu Innerortsstrecken mit 50 oder 60 km/h eine sehr tiefe Gefahrenlage besteht. Die Anforderungen an die Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit der Fahrzeuglenker und das Ausmass der Gefährdung Dritter bei Geschwindigkeitsüberschreitung entsprechen auf dem umstrittenen Abschnitt der Solothurnstrasse Verhältnissen wie sie ausserhalb von Ortschaften anzutreffen sind. Durch sein Verhalten hat der Beschwerdeführer also auch in Berücksichtigung der konkreten Umstände nur eine besonders leichte Gefahr für andere geschaffen, und es trifft ihn dafür nur ein besonders leichtes Verschulden. Dementsprechend ist von einem besonders leichten Fall i.S.v. Art. 16a Abs. 4 SVG auszugehen und von einer administrativen Massnahme abzusehen.

Verwaltungsgericht, Urteil vom 13. November 2012 (VWBES.2012.232)

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