

TG_GERICHTE TVR-2024-27 vom 1. Januar 2024

TG Obergericht, 2024-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_gerichte_TVR-2024-27

FR: TG_GERICHTE TVR-2024-27 du 1 janvier 2024

IT: TG_GERICHTE TVR-2024-27 del 1 gennaio 2024

Erwägungen

E. 2.1

Motorfahrzeugführer müssen über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen (Art. 14 Abs. 1 SVG). Aber keine Fahreignung verfügt insbesondere, wer nach seinem bisherigen Verhalten keine Gewähr bietet, als Motorfahrzeugführer die Vorschriften zu beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht zu nehmen (Art. 14 Abs. 2 lit. d SVG). Ausweise und Bewilligungen sind zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen (Art. 16 Abs. 1 Satz 1 SVG). Wegen fehlender Fahreignung wird einer Person der Führerausweis unter anderem auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn sie aufgrund ihres bisherigen Verhaltens nicht Gewähr bietet, dass sie beim Führen eines Motorfahrzeuges die Vorschriften beachtet und auf die Menschen Rücksicht nehmen wird (Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG).

E. 2.2

Bestehen Zweifel an der Fahreignung einer Person, so wird diese einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen, namentlich bei Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit des Lenkers schliessen lassen (Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG). Ausreichende Anhaltspunkte für eine möglicherweise fehlende Fahreignung aus charakterlichen Gründen, die einen provisorischen Entzug (jedenfalls bis zum Vorliegen einer verkehrspsychologischen Abklärung) rechtfertigen, können sich insbesondere aus extremen Geschwindigkeitsüberschreitungen (sogenannten "Raserdelikten") ergeben oder aus anderem qualifiziert rücksichtslosem und hochgefährlichem Verhalten im Strassenverkehr (vgl. Art. 90 Abs. 3 und Art. 90 Abs. 4 [in der bis 30. September 2023 gültigen Fassung] i.V. mit Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG). Auch eine erstmalige massive Geschwindigkeitsüberschreitung kann unter besonderen Umständen Zweifel an der Fahreignung erwecken, welche die Anordnung eines vorsorglichen Sicherungsentzuges und einer verkehrspsychologischen Abklärung rechtfertigen (Urteil des Bundesgerichts 1C_199/2019 vom 12. September 2019 E. 2.1 mit Hinweis auf BGE 125 II 492 E. 3).

E. 2.3

Gemäss Art. 90 Abs. 3 SVG wird mit Freiheitsstrafe zwischen einem und vier Jahren bestraft, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. In Art. 90 Abs. 4 SVG (in der bis 30. September 2023 gültigen Fassung) wird aufgelistet, welche Geschwindigkeitsüberschreitungen in jedem Fall nach Absatz 3 geahndet werden. Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um mindestens 60 km/h überschritten, liegt eine qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Absatz 3 vor (Art. 90 Abs. 4 lit. c SVG [in der bis 30. September 2023 gültigen Fassung]).

E. 2.4

Der Führerausweis kann (bereits vor dem Abschluss eines Administrativverfahrens betreffend Sicherungsentzug) vorsorglich entzogen werden, wenn ernsthafte Zweifel an der Fahreignung bestehen (Art. 30 VZV). Solche Zweifel sind berechtigt, wenn konkrete Anhaltspunkte eine Person als besonderes Risiko für die anderen Verkehrsteilnehmer erscheinen lassen und es daher unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit nicht zu verantworten wäre, ihr den Führerausweis bis zur Beseitigung der Zweifel zu belassen. Dies ist grundsätzlich zu bejahen, wenn gemäss Art. 15d Abs. 1 SVG Zweifel an der Fahreignung einer Person begründet sind, welche die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung rechtfertigen. Wird eine verkehrsmedizinische Abklärung angeordnet, ist daher der Führerausweis im Prinzip vorsorglich zu entziehen. Den dagegen erhobenen Rechtsmitteln wird in der Regel zur Wahrung der Verkehrssicherheit keine aufschiebende Wirkung zuerkannt (Urteil des Bundesgerichts 1C_330/2020 vom 10. März 2021 E. 4.3 mit weiteren Hinweisen).

E. 2.5

Der Sicherungsentzug bezweckt, die zu befürchtende Gefährdung der Verkehrssicherheit durch einen ungeeigneten Fahrzeugführer in der Zukunft zu verhindern und wird allein aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Er knüpft - im Gegensatz zum Warnungsentzug - gerade nicht an ein strafrechtlich vorwerfbares schuldhaftes Verhalten, sondern an die fehlende Fahreignung an (BGE 133 II 331 E. 9.1). Können die notwendigen Abklärungen nicht rasch und abschliessend getroffen werden, soll der Ausweis schon vor dem Sachentscheid selber entzogen werden können und es braucht eine umfassende Auseinandersetzung mit sämtlichen Gesichtspunkten, die für oder gegen einen Sicherungsentzug sprechen, erst im abschliessenden Hauptverfahren zu erfolgen (BGE 141 II 220 E. 3.1.1). Der strikte Beweis für eine den Sicherungsentzug rechtfertigende fehlende Fahreignung ist damit im Verfahren des vorsorglichen Sicherungsentzuges noch nicht erforderlich. Weder steht die strafprozessuale Unschuldsvermutung dem administrativmassnahmenrechtlichen vorsorglichen Sicherungsentzug entgegen, noch muss der Abschluss des hängigen separaten Strafverfahrens abgewartet werden, bevor verwaltungsrechtliche Sicherheitsmassnahmen zur vorläufigen Abwehr massiver Gefahren im Strassenverkehr ergriffen werden können (Urteil des Bundesgerichts 1C_199/2019 vom 12. September 2019 E. 2.2 mit weiteren Hinweisen).

E. 3.1

Das verfahrensbeteiligte Amt entzog dem Beschwerdeführer mit Verfügung vom 21. Juli 2022 den Führerausweis aller Kategorien, Unterkategorien und Spezialkategorien vorsorglich auf unbestimmte Zeit und machte die definitive Entscheidung von der Vorlage eines verkehrspsychologischen Gutachtens abhängig. Damit ordnete es einen vorsorglichen Sicherungsentzug an. Vor diesem Hintergrund und angesichts des grossen Gefährdungspotentials, welches dem Führen eines Motorfahrzeuges eigen ist, fragt sich, ob Anhaltspunkte bestehen, welche den Beschwerdeführer als besonderes Risiko für die anderen Verkehrsteilnehmer erscheinen lassen und ernsthafte Zweifel an seiner Fahreignung erwecken. Der strikte Beweis für die Fahreignung ausschliessende Umstände ist dazu - wie bereits ausgeführt - nicht erforderlich (vgl. anstelle vieler Urteil des Bundesgerichts 1C_405/2022 vom 5. Dezember 2022 E. 5.2).

E. 3.2

Vom Beschwerdeführer wird nicht bestritten, dass er am 18. Juni 2022 um 19:20 Uhr mit einem Personenwagen auf der Hauptstrasse H14 von A nach B fuhr, dann in der X-strasse in B das Auto wendete und wiederum auf der Hauptstrasse in Richtung A zurückfuhr. Seine Autofahrt wurde von der Kantonspolizei Thurgau mit einer Drohne aufgezeichnet. Eine Geschwindigkeitsmessung erfolgte durch die Drohne indes nicht. Vielmehr wurde die gefahrene Geschwindigkeit durch eine Weg-Zeit-Berechnung ermittelt. Hierzu wurde die Videoaufzeichnung mit der Software "Video2Images Exporter" bearbeitet. Diese erlaubt es, das Video in Einzelbilder (= Frames) aufzusplitten und diese einzelnen Frames zu betrachten. Die Zeit zwischen einzelnen Frames wird über die Framerate oder auch Bildrate definiert, womit die gefahrene Zeit ermittelt werden kann. Für die Berechnung der zurückgelegten Wegstrecke wird die Position des Fahrzeuges jeweiligen Fixpunkten zugeordnet. Der Abstand zwischen den ausgewählten Fixpunkten wird dann vor Ort mittels Messrad ausgemessen. Die Videoauswertung der Fahrt des Beschwerdeführers und die weiteren Akten zeigen nun folgendes Bild:

E. 3.3.1

Fahrt von A nach B Der Auswertungsbereich auf der Strasse H14 geht von der Referenzlinie 1 bis zur Referenzlinie 2. Auf diesem Streckenabschnitt weist jede in die H14 mündende Flurstrasse eine andere Anzahl an kurzen unterbrochenen Linien am Mündungsende auf (Radstreifen; siehe www.google.com/maps). Die Referenzlinie 1 befindet sich kurz nach der Flurstrasse mit den drei kurzen unterbrochenen Linien am Ende. Als weiterer Orientierungspunkt dienen die vis-à-vis der einmündenden Flurstrasse wachsenden Obstbäume. Die Referenzlinie 2 liegt 15 Mittelleitlinien sowie 15 Abstände zwischen den Mittelleitlinien entfernt. Zur weiteren Orientierung dient der Bezugspunkt H=242 zwischen den Mittelleitlinien 11 und 12. Der Auswertungsbereich beginnt nun anfangs Mittelleitlinie 1 (=Referenzlinie 1) und endet anfangs Mittelleitlinie 16 (=Referenzlinie 2). Die vorstehend erwähnten, auf dem Kartenausschnitt gut ersichtlichen Orientierungspunkte sind ebenso auf den Fotos der Videoaufzeichnung sichtbar und zeigen auf, dass die Referenzlinien 1 und 2 auf den Kartenausschnitten mit der jeweiligen Referenzlinie (bzw. Frameposition) auf den Fotos der Videoaufzeichnung übereinstimmen. Inwiefern die gewählte Vorgehensweise zur Bestimmung der Referenzpunkte mit einer hohen Ungenauigkeit belastet sein soll, ist vor diesem Hintergrund weder ersichtlich noch wurde die betreffende Aussage vom Beschwerdeführer genauer erläutert. Vor Ort wurde von der Kantonspolizei Thurgau mittels Messrad eine Länge von 134.70 m zwischen den Referenzlinien 1 und 2 ausgemessen, was vom Beschwerdeführer ebenso nicht substantiiert bestritten wurde.

E. 3.3.2

Fahrt von B nach A Der Auswertungsbereich auf der Strasse H14 geht von der Referenzlinie 1 bis zur Referenzlinie 2. Als Orientierungspunkte dienen die in Fahrtrichtung rechtsseitig angebrachten Randleitpfosten, die im Dokument "Übersicht Wegstrecke" mit 1 - 18 nummeriert sind. Der Randleitpfosten Nr. 1 befindet sich nach der Ausfahrt vom Bauernhof. Zwischen Randleitpfosten Nr. 1 und 2 stehen drei Bäume, die sowohl auf der Kartenansicht als auch auf dem Foto der Videoaufnahme zu sehen sind. Zwischen den Randleitpfosten 12 und 13 befindet sich auf der Fahrbahn der Bezugspunkt H=240, der als gelbe Markierung in der Videoaufnahme zu sehen ist. Der Auswertungsbereich beginnt bei der Referenzlinie 1, welche sich am Ende der

Mittelleitlinie kurz vor dem Bezugspunkt H=240 befindet. Die Referenzlinie 2 liegt am Ende der (von der Referenzlinie 1 aus gezählten) 20. Mittelleitlinie (dazwischen 20 Abstände zwischen den Mittelleitlinien). Die auf dem Kartenausschnitt eingezeichneten Referenzlinien 1 und 2 finden sich damit - mit Hilfe der Orientierungspunkte - auf den Fotos der Videoaufzeichnung wieder und zeigen folglich eine Übereinstimmung der Referenzlinien 1 und 2 auf den Kartenausschnitten mit der jeweiligen Referenzlinie (bzw. Frameposition) auf den Fotos der Videoaufzeichnung. Die diesbezüglich vorgebrachten Vorwürfe des Beschwerdeführers sind - wie bereits ausgeführt (E. 3.3.1) - unbegründet. Vor Ort wurde sodann von der Kantonspolizei Thurgau mittels Messrad eine Länge von 180 m zwischen den Referenzlinien 1 und 2 ausgemessen, was vom Beschwerdeführer ebenfalls nicht bestritten wurde.

E. 3.4.1

In einem zweiten Schritt fragt sich, welche Zeit der Beschwerdeführer für die 134.70 m respektive 180.0 m lange Fahrt von der Referenzlinie 1 zur Referenzlinie 2 gebraucht hat. Bei der durchgeführten Weg-Zeit-Berechnung ging die Kantonspolizei Thurgau bei der Referenzlinie 1 vom Zeitstempel 4.972 Sekunden (Hinweg) bzw. 5.005 Sekunden (Rückweg) und bei der Referenzlinie 2 vom Zeitstempel 8.408 Sekunden (Hinweg) bzw. 8.609 Sekunden (Rückweg) aus und ermittelte so - unter Berücksichtigung eines Unsicherheitsfaktors - die gefahrene Zeit.

E. 3.4.2

Die Bildwiederholrate respektive Framerate wird in der Videoaufnahme mit 29.970029 angegeben. Sofern diese Angaben stimmen, zeigt das Video 29.97 Bilder pro Sekunde an. In diesem Falle beträgt die Zeit von Frame zu Frame 33.37 Millisekunden ($1/29.97s$). In der Replik wird vom Beschwerdeführer vorgebracht, dass die Aufnahmegeschwindigkeit des Films - die sich leicht verändern lasse - nicht nachgewiesen sei. Damit bleibt die vom Hersteller der Drohne angegebene Framerate zu überprüfen. Mittels Anhang 4 zum Amtsbericht vom 29. Juni 2023 kann überprüft werden, dass von Sekunde 0 bis Sekunde 9.977 300 Bilder erstellt wurden. Daraus folgt, dass 1 Frame - die oben erwähnten - 33.37 Millisekunden dauert ($9.977s/299$) und die Herstellerangaben stimmen. Dasselbe Ergebnis ergibt sich auch aus den ausgedruckten Fotos, die Bild 1 beim Zeitstempel 0.000 Sekunden und Bild 2 beim Zeitstempel 0.033 Sekunden zeigen. Hinzu kommt, dass keine Anzeichen für durch Polizeiorgane vorgenommene Manipulationen an der Videoaufnahme bestehen und der auf dem Videobild links oben angezeigte Zeitstempel mit der Framerate korreliert.

E. 3.5

Weiter ist zu prüfen, wie taktgenau die auf der Videoaufzeichnung sichtbare Uhr ist. Der Taktgeber für die auf der Aufnahme eingeblendete Uhrzeit ist eine Quarzuhr. Zwischen dem Taktgeber und dem Videosystem sind keine Funkstrecken oder ähnliches zwischengeschaltet, was Unterbrechungen oder Verzögerungen bewirken könnte. Die Quarzuhr wird einerseits via Synchronisierungsserver im Internet periodisch synchronisiert (NTP-Service [network time protocol-Service]). Andererseits erfolgt ein periodischer Abgleich mit dem GNSS-System (global navigation satellite system), womit eine noch bessere Genauigkeit erzielt werden kann. Hierzu erfasst die Drohne während ihres Flugs immer mehrere Satelliten der empfangbaren GNSS-Systeme (GPS, Galileo, Glonass und Baidou). Sind zu wenige Satelliten im Empfangsbereich (konkret weniger als

acht), lässt sich die Drohne durch den Piloten nicht starten. Ist eine stabile GNSS-Positionserfassung vorhanden, empfängt die Drohne das exakte respektive bis auf wenige Nanosekunden genaue Zeitsignal (Anhang 3 zum Amtsbericht vom 29. Juni 2023 S. 1 f.; siehe zum Ganzen und insbesondere zur Messgenauigkeit www.wikipedia.org -> Globales Navigationssatellitensystem). Die Videoaufzeichnung der Fahrt vom 18. Juni 2022 zeigt die Koordinaten der Drohne an. Daraus folgt ebenfalls, dass eine Satellitenverbindung vorhanden ist und durch den GNSS-Service eine Zeit-Synchronisation stattfindet.

E. 3.6.1

Zuletzt ist die konkrete Geschwindigkeitsberechnung einer Überprüfung zu unterziehen. (â) Bei der Berechnung gewährte die Kantonspolizei Thurgau eine kombinierte respektive doppelte Sicherheitsmarge sowohl bei der Zeit wie auch beim Weg. Einerseits wurde eine Toleranz von 0.2% der Zeitdifferenz bei der Zeit als auch eine solche von 0.1% der Weglänge beim Weg gewährt. Zusätzlich wurden zu Gunsten des Beschwerdeführers Abzüge in Bezug auf die vor Ort nachgemessene Wegstrecke gewährt, und zwar je 0.2 m beim Start- und beim Endpunkt (weniger Wegstrecke für eine gewisse Zeitdauer = geringere Geschwindigkeit). Wenn die Position der Räder auf der Fahrbahn nicht eindeutig einem Referenzpunkt zugewiesen werden konnten, wurde zudem ein Zeitframe dazu addiert (mehr Zeit für eine gewisse Wegstrecke = geringere Geschwindigkeit). Ein zusätzliches Frame ergibt bei einer Geschwindigkeit von 137.6 km/h eine Zusatzlange von 1.28 m und bei 175.6 km/h eine solche von 1.63 m.

E. 3.6.2

Fahrt von A nach B Die Referenzlinie 1 liegt beim Zeitstempel 4.972 Sekunden; die Referenzlinie 2 liegt beim Zeitstempel 8.408. Als Unsicherheitsfaktor (in der Zeit) rechnete die Kantonspolizei Thurgau zur Zeitdifferenz einerseits 2 Frames und andererseits 0.2% der Zeitdifferenz hinzu. Die für die Weg-Zeit-Berechnung definierte Wegstrecke dauerte damit - inklusive (grosszugigem) kombinierten Unsicherheitsfaktor - 3.509 Sekunden ($8.408 \text{ s} - 4.972 \text{ s} + [8.408 \text{ s} - 4.972 \text{ s}] / 100\% \times 0.2\% + 2 \times 33.37 \text{ ms}$). Der Abstand zwischen den Referenzlinien beträgt - wie bereits ausgefahrt - 134.70 m (vorstehend E. 3.3.1). Als Unsicherheitsfaktor (im Weg) subtrahierte die Kantonspolizei Thurgau - obwohl die Strecke vor Ort mit einem Messrad ausgemessen wurde - von der Weglänge einerseits beim Start- und Endpunkt zusätzlich je 0.2 m und andererseits 0.1% der Weglänge. Der Weg-Zeit-Berechnung lag damit eine Wegstrecke - ebenfalls unter Beachtung einer kombinierten Unsicherheitsmarge - von noch 134.16 m zugrunde ($134.7 \text{ m} - (2 \times 0.2 \text{ m}) - [134.7 \text{ m} / 100\% \times 0.1\%]$). Aus den beiden Werten (Zeit: 3.509 s, Weg: 134.16 m) resultiert dann eine Geschwindigkeit von 137.6 km/h ($134.16 \text{ m} / 3.509 \text{ s} \times 3.6$). Bei einer erlaubten Geschwindigkeit von 80 km/h beträgt die Geschwindigkeitsüberschreitung somit 57.6 km/h.

E. 3.6.3

Fahrt von B nach A Die Referenzlinie 1 liegt beim Zeitstempel 5.005 Sekunden; die Referenzlinie 2 liegt beim Zeitstempel 8.609. Als Unsicherheitsfaktor (in der Zeit) rechnete die Kantonspolizei Thurgau zur Zeitdifferenz einerseits 2 Frames und andererseits 0.2% der Zeitdifferenz hinzu. Die für die Weg-Zeit-Berechnung definierte Wegstrecke dauerte damit - inklusive (grosszugigem) kombinierten Unsicherheitsfaktor - 3.678 Sekunden ($8.609 \text{ s} - 5.005 \text{ s} + [8.609 \text{ s} - 5.005 \text{ s}] / 100\% \times 0.2\% + 2 \times 33.37 \text{ ms}$). Der Abstand

zwischen den Referenzlinien beträgt - wie bereits ausgeführt - 180.00 m (vorstehend E. 3.3.2). Als Unsicherheitsfaktor (im Weg) subtrahierte die Kantonspolizei Thurgau - obwohl die Strecke vor Ort mit einem Messrad ausgemessen wurde - von der Weglänge einerseits beim Start- und Endpunkt zusätzlich je 0.2 m und andererseits 0.1% der Weglänge. Der Weg-Zeit-Berechnung lag damit eine Wegstrecke - ebenfalls unter Beachtung einer kombinierten Unsicherheitsmarge - von noch 179.42 m zugrunde (180.0 m - (2 x 0.2 m) - [180.0 / 100% x 0.1%]). Aus den beiden Werten (Zeit: 3.678 s, Weg: 179.42 m) resultiert dann eine Geschwindigkeit von 175.6 km/h (179.42 m / 3.678 s x 3.6). Bei einer erlaubten Geschwindigkeit von 80 km/h beträgt die Geschwindigkeitsüberschreitung somit 95.6 km/h.

E. 4

Der Beschwerdeführer macht geltend, die in der Drohne verbaute Uhr sei nicht geeicht gewesen, was zu einer falsch gemessenen - konkret zu schnellen - Zeit geführt habe. Tatsächlich ist die als Taktgeber dienende Quarzuhr nicht geeicht gewesen (Anhang 1). Dem Beschwerdeführer ist insoweit zuzustimmen, dass Messmittel für Geschwindigkeitskontrollen einer ordentlichen Zulassung und einer Ersteinrichtung gestützt auf die Messmittelverordnung (MessMV, SR 941.210) bedürfen (Art. 5 der Verordnung des EJPD über Messmittel für Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachungen im Strassenverkehr [Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung, SR 941.261] und Anhang 5 der MessMV). Zur Erhaltung der Messbeständigkeit ist alsdann eine jährliche Nacheichung nötig (Art. 6 der Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung). Dies erklärt sich damit, dass bereits eine Überschreitung von 1 km/h der signalisierten Höchstgeschwindigkeit - nach Abzug einer je nach Messgerät unterschiedlich hohen Sicherheitsmarge (vgl. Art. 8 VSKV-ASTRA) - eine Busse nach sich zieht (siehe Ziff. 303 der Ordnungsbussenverordnung [OBV, SR 314.11]). Vorliegend liegt der Sachverhalt aber anders: die Drohne selber wird - im Gegensatz z.B. zu einem Laser- oder Radargerät - nicht zur Geschwindigkeitsmessung eingesetzt, sondern zeichnet einzig die Autofahrt auf. Vor dem hiesigen Gericht geht es auch nicht um die strafrechtliche Würdigung eines möglichen Raserdelikts, sondern um eine im Administrativverfahren im Bereich der vorsorglichen Massnahmen zu prägende Administrativmassnahme. Konkret ist zu beurteilen, ob ausreichende Anhaltspunkte für eine fehlende Fahreignung des Beschwerdeführers aus charakterlichen Gründen bestehen - im Raum steht das Vorliegen einer Raserfahrt -, die einen provisorischen Entzug (jedenfalls bis zum Vorliegen einer verkehrspsychologischen Abklärung) rechtfertigen, und zwar zur vorläufigen Abwehr massiver Gefahren im Strassenverkehr (vgl. hierzu vorstehend E. 2.5). Unter diesem Blickwinkel und unter Beachtung der konkreten Umstände - so wird die in der Drohne verbaute taktgebende Quarzuhr u.a. satellitengestützt synchronisiert mit einer Zeitgenauigkeit im Nanosekunden-Bereich und der bei der Kantonspolizei Thurgau angestellte Spezialist, der die Drohnenaufnahme ausgewertet hat, verfügt über eine fachspezifische Weiterbildung beim Eidgenössischen Institut für Metrologie METAS (vgl. Amtsbericht vom 29. Juni 2023 S. 4 und Anhang 6 und 7) - rechtfertigt es sich vorliegend, auf die durch die Kantonspolizei Thurgau ermittelte Geschwindigkeit der Fahrt des Beschwerdeführers vom 18. Juni 2022 abzustellen. Diesbezüglich fällt zudem ins Gewicht, dass bei der Ermittlung der Geschwindigkeit grosszügige Sicherheitsmargen einberechnet wurden. Selbst wenn im Rahmen eines Worst-Case-Szenarios als Gangabweichung von einer Sekunde pro Stunde ausgegangen würde, würde die

Unschärfe in der Geschwindigkeits-Berechnung 0.02777% betragen (bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 100 km/h). Bei einer Geschwindigkeit von 175.6 km/h, wie sie für die Fahrt des Beschwerdeführers von B nach A ermittelt wurde, würde der Gangfehler bei minimalen 0.04876412% liegen.

E. 5

Demnach ergibt sich, dass mit Blick auf die vom Beschwerdeführer am 18. Juni 2022 gefahrenen Geschwindigkeiten von 137.6 km/h und 175.6 km/h bei erlaubter Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h von einer qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 4 lit. c SVG (in der bis 30. September 2023 gültigen Fassung; Raserdelikt) auszugehen ist. Der Beschwerdeführer war mit diesen massiv überhöhten Geschwindigkeiten auf einer nicht richtungstrennten Strasse unterwegs, auf der stets mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr sowie Wildwechsel gerechnet werden muss, was ein besonders rücksichtsloses und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer in hohem Masse gefährdendes Fahrverhalten darstellt, zumal aus einer krassen Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 3 bzw. Abs. 4 SVG (in der bis 30. September 2023 gültigen Fassung) nahezu zwangsläufig folgt, dass auch ein dadurch geschaffenes hohes Risiko von Unfällen mit Todesopfern oder Schwerverletzten angenommen werden muss (Urteil des Bundesgerichts 6B_1188/2021 vom 14. September 2022 E. 4.3.1 mit weiteren Hinweisen). Diese Umstände wecken ernsthafte Zweifel an der Fahreignung des Beschwerdeführers. Vor diesem Hintergrund erweist sich der vom verfahrensbeteiligten Amt verordnete vorsorgliche Sicherheitsentzug des Führerausweises und die Anordnung einer verkehrspsychologischen Abklärung als rechtfertigbar. Zusätzlich fällt ins Gewicht, dass der Beschwerdeführer bereits mit Verfügung vom 3. Mai 2019 verwarnt wurde, nachdem er am 13. Januar 2019 einen Selbstunfall infolge Nichtbeherrschens des Fahrzeugs verursacht hatte. Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet und ist folglich abzuweisen. Entscheid des Verwaltungsgerichts VG.2023.26/E vom 25. Oktober 2023 Das Bundesgericht hat eine dagegen erhobene Beschwerde mit Urteil 1C_683/2023 vom 25. März 2024 abgewiesen.

×

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