

2221

Administrativmassnahmen im Strassenverkehr: Führerausweis-entzug, Verwarnung oder Verzicht auf eine Verwarnung?

Am 25. Juni um 9 Uhr 20 fuhr A. mit seinem Lastwagen in Basel von der Klybeckstrasse her auf die Dreirosenbrücke in Richtung Voltastrasse. Da in gleicher Fahrtrichtung der Verkehr aus dem Horburgtunnel über eine Rampe auf die rechte Brückenfahrbahn geleitet wird, befand er sich auf dem linken Fahrstreifen. Ungefähr 100 m nach dem Zusammenschluss der beiden Fahrbahnen war der linke Fahrstreifen wegen einer Baustelle aufgehoben. Rund 50 m vor dem Spurabbau war diese Situation signalisiert. A. stellte den rechten Blinker und vergewisserte sich durch einen Blick in den rechten Aussenspiegel, dass die Fahrbahn frei war. Als er bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h auf den rechten Fahrstreifen überwechselte, stiess er mit dem rechten Stossbalkenende seines Lastwagens gegen die hintere linke Seite eines Personenwagens. Dieser geriet durch den Aufprall auf die Gegenfahrbahn, wo er mit einem entgegenkommenden Sattelmotorfahrzeug zusammenstiess. A. wurde vom Strafrichter in Basel-Stadt in Anwendung von Art. 90 Ziff. 1, Art. 31 Abs. 1, Art. 34 Abs. 3 und Art. 44 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) zu einer Busse von Fr. 350.-- verurteilt. Am 21. August 2001 sprach die hiesige Verwaltungspolizei gegen A. eine Verwarnung nach Art. 16 Abs. 2 SVG aus, und zwar wegen schuldhafter Verkehrsgefährdung, Nichtgewährens des Vortrittsrechtes beim Fahrstreifenwechsel sowie mangelnder Aufmerksamkeit. Wie zuvor die Sicherheitsdirektion wies auch das Verwaltungsgericht eine dagegen erhobene Beschwerde ab.

Aus den Erwägungen:

2. Nach Art. 16 Abs. 2 SVG kann der Führerausweis entzogen werden, wenn der Führer Verkehrsregeln verletzt und dadurch den Verkehr gefährdet oder andere belästigt (Satz 1). In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden (Satz 2). Nach Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG muss der Führerausweis entzogen werden, wenn der Führer den Verkehr in schwerer Weise gefährdet hat. Das Gesetz unterscheidet demnach vier Fälle, nämlich

(a) den besonders leichten Fall (Art. 16 Abs. 2 Satz 2 SVG), bei dem diese Kann-Bestimmung auch den Verzicht auf eine Ad-

ministrativmassnahme bzw. Verwarnung erlaubt. Den Richtlinien der Sicherheitsdirektion in AR GVP 1997, Nr. 1319, lässt sich entnehmen, dass diese namentlich bei geringen Geschwindigkeitsüberschreitungen, welche Ordnungsbussen bis maximal Fr. 260.-- zur Folge haben (vgl. Ordnungsbussenverordnung, Anhang 1, Ziff. 303.1-3; SR 741.031), in der Regel auf eine Administrativmassnahme bzw. Verwarnung verzichtet;

- (b) den leichten Fall mit Verwarnungsfolge (Art. 16 Abs. 2 Satz 2);
- (c) den mittelschweren Fall (Art. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG), bei dem auf den Ausweisentzug nach der Rechtsprechung nur verzichtet werden kann, wenn besondere Umstände im Sinn von Art. 66bis StGB gegeben sind (BGE 126 II 205);
- (d) den schweren Fall, der obligatorisch den Ausweisentzug zur Folge hat (Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG).

Die Voraussetzungen für die Annahme eines leichten Falles im Sinn von Art. 16 Abs. 2 Satz 2 SVG ergeben sich nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung aus Art. 31 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV; SR 741.51). Nach dieser Bestimmung kann nur eine Verwarnung verfügt werden, wenn zwar die Voraussetzungen für den fakultativen Entzug nach Art. 31 Abs. 1 VZV erfüllt sind, der Fall jedoch unter Berücksichtigung des Verschuldens und des Leumundes als Motorfahrzeugführer als leicht erscheint (BGE 6A.29/2002, E.3.3). Der leichte Fall im Sinn von Art. 16 Abs. 2 Satz 2 SVG setzt somit kumulativ ein leichtes Verschulden und einen guten automobilistischen Leumund des fehlbaren Lenkers voraus. Hingegen ist seit BGE 125 II 251 die Schwere der Verkehrsgefährdung nur noch insoweit von Bedeutung, als sie auch verschuldensmässig relevant ist. Die Verwarnung selber gilt als Erziehungsmittel und ist beim betroffenen Lenker künftig als Teil seines Leumundes zu beachten (vgl. BGE 128 II 89 mit Hinweis). Auf eine Verwarnung kann in besonders leichten Fällen verzichtet werden, wenn der Führer zwar Verkehrsregeln verletzt, aber dadurch weder (schuldhaft) den Verkehr gefährdet noch andere belästigt hat (vgl. BGE 128 II 87 f.).

Nach Art. 44 Abs. 1 SVG darf der Führer auf Strassen, die für den Verkehr in mehrere Fahrstreifen unterteilt sind, seinen Streifen nur verlassen, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährdet. Wer zur Gewährung des Vortritts verpflichtet ist, darf den Vortrittsberechtigten in seiner Fahrt nicht behindern. Er hat seine Geschwindigkeit

frühzeitig zu mässigen und, wenn er warten muss, vor Beginn der Verzweigung zu halten (Art. 14 Abs. 1 SVG). Der Führer, der seine Fahrrichtung namentlich zum Einspuren und Wechseln des Fahrstreifens ändern will, hat auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen (Art. 34 Abs. 3 SVG). Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen und namentlich den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anzupassen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen und vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen (Art. 32 Abs. 1 SVG).

a) Es ist unbestritten, dass der Beschwerdeführer beim Fahrstreifenwechsel von der linken auf die rechte Fahrspur den vortrittsberechtigten Personenwagen trotz eines Blickes in seinen Aussenspiegel übersehen und infolgedessen den Unfall verursacht hat. Aktenkundig ist ferner, dass der Beschwerdeführer auf der mit 50 km/h signalisierten Innerortsstrecke im Zeitpunkt des Spurwechsels lediglich mit rund 40 km/h gefahren ist. Der Beschwerdeführer leitet daraus und aus dem weiteren Umstand, dass sein Fahrzeug noch über keinen "To-WiSpick"-Spiegel verfügt, ab, dass er damit das ihm Zumutbare getan habe, um ein allfälliges Fahrzeug aus dem sighttoten Winkel seines Aussenspiegels herausfahren zu lassen. Dagegen habe er die weiteren unglücklichen Umstände (gleiche Geschwindigkeit des PW, Einspurstrecke von lediglich ca. 100 m, Kleinwagen Twingo) nicht zu verantworten, weshalb ihm höchstens ein minimales Verschulden vorgeworfen werden könne.

aa) Die Vorinstanz hat die bundesgerichtliche Praxis zum sighttoten Winkel zutreffend dargetan; darauf kann verwiesen werden. Demnach kann beispielsweise einem Lenker, der in einer komplexen Situation seine Aufmerksamkeit beim Abbiegen auf bestimmte Stellen wie einerseits den Querverkehr, eine Fussgängerin auf der Gegenseite und schliesslich einen Tramzug zu richten hat, für andere Stellen eine geringere Aufmerksamkeit zugebilligt werden, namentlich wenn es dabei um Verkehrsteilnehmer geht, die sich im sighttoten Winkel befinden können. Das Bundesgericht hielt dazu in BGE 127 IV 44 jedoch fest, dass der Massstab für die Sorgfalt, welche Lastwagenfahrer aufzubringen haben, angesichts des von ihren Fahrzeugen ausgehenden Gefährdungspotentials hoch anzusetzen ist. Daher war dort entscheidend, dass der betreffende Lastwagenfahrer die mögliche

Gefahr des toten Winkels auch unter den vorgenannten Umständen nicht gänzlich unbeachtet gelassen, sondern gehörig berücksichtigt hat, indem er während der Wartezeit vor dem Stoppsignal verschiedentlich in den Rückspiegel schaute und bevor er langsam anfuhr, erneut Kontrollblicke in den Rückspiegel warf.

bb) Mit diesem Sachverhalt ist die weit weniger anspruchsvolle und deutlich anders gelagerte Situation beim Spurwechsel auf der geraden und ebenen Brückenfahrbahn nicht zu vergleichen (vgl. Polizeirapport). Der Beschwerdeführer konnte vorliegend seine Aufmerksamkeit weitestgehend auf allfälligen Verkehr auf der rechten Fahrspur und das Problem des toten Sichtwinkels konzentrieren; als Lastwagenfahrer war er dazu erst recht verpflichtet. Nach dem vom Beschwerdeführer ins Recht gelegten Plan "Markierung, Signalisation" war die Baustelle bereits frühzeitig, nämlich schon im Bereich der Klybeckstrasse signalisiert (Signal Nr. 1.14, Anhang 2 Signalisationsverordnung [SSV]; SR 741.21). Rund 50 m vor der Verengung bzw. dem Spurabbau folgte eine entsprechende Signaltafel (Signal Nr. 4.77) und der erforderliche Spurwechsel wurde zusätzlich mit Pfeilen signalisiert. Der Beschwerdeführer war unter diesen Umständen verpflichtet und auch in der Lage, sich rechtzeitig zu vergewissern, ob die rechte Fahrspur für sein Manöver frei war und ob er damit kein vortrittsberechtigtes Fahrzeug behindern werde. Als Berufschaffeur musste er sich generell, und weil er über keinen "ToWiSpick"-Spiegel verfügte erst recht, des Problems des sichttoten Winkels bewusst sein. Er hat nach der Rechtsprechung die ihm möglichen Massnahmen zu treffen, um das Risiko zu beseitigen, wenn nach den Umständen die nahe Möglichkeit besteht, dass sich Verkehrsteilnehmer rechts von seinem Fahrzeug befinden könnten. Dazu gehört, dass er dieser Gefahr im Sinn einer vorausschauenden Vorsicht besondere Aufmerksamkeit schenkt und im Hinblick auf sein beabsichtigtes Fahrmanöver würdigt. Eine Sorgfaltspflichtverletzung kann dem Lastwagenfahrer diesfalls nur dann nicht zur Last gelegt werden, wenn sich mit Sicherheit ausschliessen lässt, dass er auch bei Aufwendung aller gehörigen und zumutbaren Vorsicht einen im sichttoten Bereich seines Fahrzeuges verborgenen anderen Verkehrsteilnehmer nicht hätte erkennen können und er mit einem solchen aufgrund der konkreten Verhältnisse auch nicht hätte rechnen müssen (BGE 127 IV 42). Aufgrund des erwähnten Planes ist mit der Vorinstanz unverändert davon auszugehen, dass zur sicheren Überwin-

dung des sichttoten Winkels im Bereich der geraden Einspurstrecke keineswegs ein umständliches, gefährvolles oder unmögliches Verhalten nötig gewesen wäre. Statt sich vom Sitz zu erheben (wie die Verwaltungspolizei noch verlangt hatte), hätte es tatsächlich genügt, wenn der Beschwerdeführer unter ausreichender Beobachtung des nachfolgenden Verkehrs seine Fahrt vor dem Wechsel des Fahrstreifens angemessen verlangsamt und am Ende der linken Spur (vor der Baustelle) nötigenfalls kurz angehalten hätte, bis die rechte Spur mit Sicherheit frei gewesen wäre. Dazu wäre der Beschwerdeführer mit Blick auf den nachfolgenden Verkehr berechtigt und somit uneingeschränkt verpflichtet gewesen, denn die nachfolgenden Fahrzeuglenker mussten aufgrund der Signale "Baustelle" und "Spurwechsel" mit einer Verlangsamung und einem allfälligen Sicherheitshalt rechnen. Ein Sicherheitshalt wäre somit nicht nur rechtlich und tatsächlich möglich, sondern auch geeignet gewesen, den sichttoten Winkel gefahrlos zu überwinden.

b) Soweit die Vorinstanz dem Beschwerdeführer zur Last legt, er habe sich überhaupt nicht um ein Fahrzeug im sichttoten Winkel gekümmert, wendet der Beschwerdeführer nach den verbindlichen Feststellungen im Strafverfahren zutreffend ein, er habe sich im Rückspiegel nach hinten versichert und die betreffende Stelle (statt mit den erlaubten 50 km/h) nur mit 40 km/h befahren. Weil der Beschwerdeführer zugleich geltend macht, er habe den Verkehr auf der rechten Fahrspur nur sehr kurze Zeit verfolgen können, lassen die gesamten Umstände erneut und nun erst recht den Schluss zu, der Beschwerdeführer habe vor dem Spurwechsel seine Geschwindigkeit nicht genügend reduziert, um vortrittsberechtigte Fahrzeuge mit Sicherheit aus dem sichttoten Winkel heraus passieren zu lassen. Unter den gegebenen Umständen hätte er sein Fahrzeug eben wesentlich unter 40 km/h verlangsamen und nötigenfalls einen Sicherheitshalt einschalten müssen. Denn in Sichtweite der Verengung und der Baustelle durfte der Beschwerdeführer nicht damit rechnen, dass vorsichtige Fahrer mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h (statt ebenfalls mit 40 km/h) auf dieses Hindernis zufahren bzw. sein Fahrzeug passieren. Daher vermag ihn der Hinweis auf die weiter zurückliegende Steigung in der Auffahrtsrampe nicht zu entlasten. Mit einem Sicherheitshalt oder einer deutlicheren Verlangsamung seines Fahrzeuges hätte der Beschwerdeführer das unfallbeteiligte Kleinfahrzeug jedenfalls auch ohne einen "ToWiSpick"-Spiegel sicher erkennen und

passieren lassen können. Der erwähnte Plan belegt (zusammen mit den Angaben im Polizeirapport), dass die beiden Fahrspuren auf den letzten 90 Metern vor der Verengung niveaugleich, horizontal und lediglich noch durch eine (unterbrochene) Leitlinie getrennt sind, so dass ohne den beantragten Augenschein davon ausgegangen werden kann, dass die Sicht auf die rechte Spur in dieser Länge auch baulich nicht beeinträchtigt war. Unter diesen Umständen kann jedenfalls innerorts nicht von einer "problematischen" Einspurstrecke gesprochen werden. An diesen für den Spurwechsel massgebenden Sichtverhältnissen ändert im übrigen nichts, dass ein Kleinfahrzeug (Twingo) beteiligt war und dass dieses aus dem Horburg-Tunnel bzw. über eine Rampe auf die im entscheidenden Bereich horizontale Brückenfahrbahn angefahren kam.

Soweit der Beschwerdeführer replicando geltend macht, mit einem solchen Sicherheitshalt würde der Verkehr in der Schweiz stillstehen, verkennt er geflissentlich, dass Fahrzeuglenker ihre Geschwindigkeit jedenfalls an die örtlichen Verhältnisse anzupassen haben. Dazu gehört *innerorts* sehr wohl, dass vor einer Baustelle nötigenfalls ein Sicherheitshalt einzulegen ist. Verfehlt ist auch der weitere Einwand, dass ohne einen sogenannten "ToWiSpick"-Spiegel ein Lastwagenfahrer nie mit letzter Sicherheit ausschliessen könne, dass neben ihm im toten Winkel ein Fahrzeug fährt. Diese Sicherheit hätte der Beschwerdeführer jedenfalls im vorliegenden Fall für die rechte Fahrbahn mit einem Sicherheitshalt erlangen können und müssen. Wenn sein Fahrzeug keinen "ToWiSpick"-Spiegel aufwies und der Gesetzgeber bislang auch keinen solchen vorschreibt, so ist es nicht der Gesetzgeber, sondern der Beschwerdeführer, der mit seinem Fahrzeug mangels Einsicht in die Notwendigkeit eines Sicherheitshaltes oder einer deutlicheren Verlangsamung "hin und wieder" solche Unfälle in Kauf nimmt. Ein derart fahrlässiges Verhalten muss dem Beschwerdeführer angerechnet werden, zumal er werktags auf dieser wichtigen Verbindungsbrücke in Basel auf der rechten Spur jedenfalls mit Verkehr rechnen musste. Unter diesen Umständen ist keinesfalls zu beanstanden, dass die Vorinstanz das Verschulden des Beschwerdeführers weder als minimal noch vernachlässigbar, sondern (gerade noch) als leicht qualifiziert hat. [...]

3. Es ist unbestritten, dass der Beschwerdeführer über einen ungetrübten automobilistischen Leumund verfügt. Damit waren angesichts des (gerade noch) als leicht zu qualifizierenden Verschuldens

die Voraussetzungen für einen leichten Fall und damit den Verzicht auf einen Führerausweisentzug gegeben. Streitig ist, ob es sich um einen leichten Fall *mit Verwarnungsfolge* (Art. 16 Abs. 2 Satz 2 SVG) oder um einen besonders leichten Fall im Sinn der eingangs erwähnten Rechtsprechung handelt, bei dem auf eine Verwarnung verzichtet werden kann. Diesbezüglich ist die Vorinstanz zu Unrecht davon ausgegangen, mit BGE 123 II 111 seien die Voraussetzungen eines Verzichts auf eine Verwarnung bestimmt worden. Damit wurden einzig die Voraussetzung bestimmt, unter der selbst in mittelschweren Fällen ausnahmsweise auf einen Entzug des Führerausweises verzichtet werden kann (wenn der Betroffene aufgrund der schweren Folgen eines Unfalles schon genug sanktioniert ist). Zwar ist davon auszugehen, dass dieser qualifizierte Ausnahmegrund gegebenenfalls auch in leichten Fällen einen Verzicht auf eine Verwarnung rechtfertigen kann. Nach der eingangs erwähnten Rechtsprechung schliesst die Kann-Bestimmung in Art. 16 Abs. 2 Satz 2 SVG jedoch darüber hinaus die Möglichkeit ein, dass in besonders leichten Fällen auf eine Verwarnung verzichtet werden kann, wenn der Führer zwar im Rahmen eines leichten Falles Verkehrsregeln verletzt hat, aber dadurch weder schuldhaft den Verkehr gefährdet noch andere belästigt hat.

a) Dass noch von einem leichten Fall ausgegangen werden kann, wurde dargelegt. Dass der Beschwerdeführer mit seinem sorgfaltswidrigen Spurwechsel weder schuldhaft den Verkehr gefährdet noch andere belästigt haben soll, trifft offenkundig nicht zu. Wer innerorts bei einem Spurwechsel mit einem Lastwagen ohne "ToWiSpick"-Spiegel seine Geschwindigkeit nur ungenügend vermindert und insbesondere nicht zu einem Sicherheitshalt bereit ist, um vortrittsberechtigten Fahrzeuge mit Sicherheit aus dem toten Winkel herausfahren und passieren zu lassen, beeinträchtigt die Verkehrssicherheit in schwerer Weise, wie sich unschwer aus dem tatsächlichen Unfallgeschehen ergibt. Da der Beschwerdeführer diese Verkehrsgefährdung als Berufsschauffeur erst recht hätte voraussehen können und müssen (vgl. BGE 126 II 195), kann nicht im Ernst von einem besonders leichten Fall gesprochen werden. Die Vorinstanzen haben völlig zu Recht eine Verwarnung ausgesprochen.

b) Dies gilt auch mit Blick auf den Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Entgegen den Ausführungen in der Replik beeinträchtigt eine blosser Verwarnung einen Berufsschauffeur an sich noch nicht, sondern dies könnte dann erst ein späterer Führerausweisentzug, wenn ein

solcher in Berücksichtigung der Verwarnung bei einer erneuten Widerhandlung verfügt würde. Dabei wird für die Dauer des Führerausweisentzuges auf die dannzumalige berufliche Situation des Beschwerdeführers abzustellen sein. Dazu kommt, dass der neue Art. 16a Abs. 2 SVG vor seiner Inkraftsetzung keine Wirkung entfalten kann, weshalb auch dessen Konsequenzen erst in einem künftigen Verfahren zu berücksichtigen sind. Daher muss offen bleiben, wie die jetzige Verwarnung übergangsrechtlich dereinst zu würdigen sein wird. Angesichts der beim Beschwerdeführer noch fehlenden Einsicht in die Notwendigkeit eines Sicherheitshaltes bzw. einer stärkeren Verlangsamung seines Fahrzeuges ist eine Verwarnung auch in Anbetracht seines bislang ungetrübten Fahrerleumundes geeignet und notwendig, um eine Besserung im Hinblick auf vergleichbare Verkehrssituationen zu erwirken.

VGer 24.4.2002

Eine gegen dieses Urteil erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist vom Bundesgericht am 13. März 2003 abgewiesen worden, soweit es darauf eingetreten ist. Das Bundesgericht befand im Wesentlichen, dem Beschwerdeführer sei zu Recht vorgeworfen worden, seine Fahrt nicht noch mehr verlangsamt und nötigenfalls am Ende der linken Spur angehalten zu haben. Ein Halt angesichts eines Spurabbaus wegen einer angezeigten Baustelle sei auf einer Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nichts Aussergewöhnliches. Diese Massnahme sei geeignet, den sichttoten Winkel gefahrlos zu überwinden. Weil ein Berufschaffeur die Problematik des sichttoten Winkels besonders gut zu kennen habe, wiege sein Verschulden nicht besonders leicht. Die Frage, ob sein Verschulden nicht gar als mittelschwer zu bewerten sei, könne offen bleiben, da das Bundesgericht auf Beschwerde des Betroffenen hin eine Administrativmassnahme nicht zu dessen Ungunsten verändern könne (Art. 114 Abs. 1 OG). Von einem besonders leichten Fall könne jedenfalls nicht gesprochen werden.