

Wichtige Urteile aus dem Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Andreas Stöckli



UNI
FR

UNIVERSITÉ DE FRIBOURG FACULTÉ DE DROIT
UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

22.06.2018

Übersicht über die Urteile

- **BGE 143 II 699 (Zweiter Führerausweis auf Probe)**
Entzug eines zweiten Ausweises auf Probe nachdem bereits einmal ein erster Ausweis auf Probe annulliert worden ist
- **BGer 1C_656/2015 (Flutternder Vogel im Auto)**
Entzug des Führerausweises; leichte oder mittelschwere Widerhandlung gegen Verkehrsregeln?
- **BGer 1C_121/2017 (Anordnung einer Tempo-30-Zone)**
Bundesrechtskonformität des Gutachtens; Herabsetzungsgründe; Verhältnismässigkeit
- **BGer 6B_493/2015 (Gesetzeswidrige Signalisation)**
Pflicht zur Befolgung von nicht gesetzeskonformen Signalisationen?

UNI
FR

UNIVERSITÉ DE FRIBOURG FACULTÉ DE DROIT
UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

22.06.2018 2

Zweiter Führerausweis auf Probe BGE 143 II 699 (13.12.2017)



UNI
FR

UNIVERSITÉ DE FRIBOURG FACULTÉ DE DROIT
UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

22.06.2018

3

Sachverhalt

BGE 143 II 699 – Zweiter Führerausweis auf Probe

- A., geb. 1993, lenkte am 1. März 2012 mit einem Führerausweis auf Probe einen Personenwagen unter Drogeneinfluss → 3-monatiger Führerausweisentzug
- 26. April 2013: A. überschreitet Höchstgeschwindigkeit um 23 km/h → definitiver Entzug/Annullierung des Führerausweises auf Probe nach Art. 15a Abs. 4 SVG
- Nach Ablauf der Karenzfrist erhält er neuen Lernfahrausweis
- 9. Februar 2015: A. erhält erneut Führerausweis auf Probe
- 24. Januar 2016: A. verursacht unter Einfluss einer Blutalkoholkonzentration von 1.14 Gewichtspromille einen Selbstunfall
- 7. März 2016: Strassenverkehrsamt TG entzieht Führerausweis auf Probe für 12 Monate → A. führt erfolglos Beschwerde beim Verwaltungsgericht TG; anschliessend BÖA

UNI
FR

UNIVERSITÉ DE FRIBOURG FACULTÉ DE DROIT
UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

22.06.2018

4

Auffassung der Vorinstanzen

BGE 143 II 699 – Zweiter Führerausweis auf Probe

- Vorinstanzen stützen sich auf **Art. 16c Abs. 2 lit. c SVG**

² Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen für:

- c. **mindestens zwölf Monate**, wenn in den vorangegangenen fünf Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren Widerhandlung oder zweimal wegen mittelschweren Widerhandlungen entzogen war;

- Nach Auffassung der Vorinstanzen sind diese Voraussetzungen erfüllt, da A. im Jahr 2012 wegen einer schweren Widerhandlung der Ausweis auf Probe entzogen worden war



Auffassung des Beschwerdeführers

BGE 143 II 699 – Zweiter Führerausweis auf Probe

- **Art. 15a SVG** («Führerausweis auf Probe») enthält eine Spezialbestimmung, die der Kaskadenregelung von Art. 16c Abs. 2 SVG vorgeht
- Verwarnungen oder Führerausweisentzüge wegen Widerhandlungen, die ein Inhaber eines ersten Führerausweises auf Probe begangen hat, sind bei der Festlegung der Dauer eines erneuten Ausweisentzugs wegen Widerhandlungen **nicht mehr zu berücksichtigen**, welche die gleiche Person mit einem zweiten Führerausweis auf Probe begeht
- Betreffend Mindestentzugsdauer ist **Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG** (3 Monate) und nicht Art. 16c Abs. 2 lit. c SVG (12 Monate) einschlägig



Erwägungen des Bundesgerichts (1/3)

BGE 143 II 699 – Zweiter Führerausweis auf Probe

- Der Gesetzesbestimmung über den Führerausweis auf Probe (Art. 15a SVG) kommt eine gewisse **selbstständige Bedeutung** zu
- Für die Frage des **Entzugs als solchen** ist lediglich auf die in der 2. Probezeit begangenen Widerhandlungen abzustellen und nicht auch auf Vorfälle der ersten Probezeit



Erwägungen des Bundesgerichts (2/3)

BGE 143 II 699 – Zweiter Führerausweis auf Probe

- Für die Frage der **Entzugsdauer** ist die Sonderregelung jedoch nicht abschliessend; sie geht zwar der ordentlichen gesetzlichen Kaskadenfolge für Ausweisentzüge (Art. 16c Abs. 2 lit. b-e SVG) vor, nicht aber generell den übrigen Gesetzesbestimmungen zur Entzugsdauer von Führerausweisen (Art. 16 ff. SVG)
- Kriterien für die Festsetzung der Entzugsdauer gemäss **Art. 16 Abs. 3 SVG** finden grundsätzlich Anwendung; Widerhandlungen aus einer früheren Probezeit sind in die Gesamtbeurteilung einzubeziehen; ebenfalls anwendbar ist die Mindestentzugsdauer von 3 Monaten (**Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG**)



Erwägungen des Bundesgerichts (3/3) BGE 143 II 699 – Zweiter Führerausweis auf Probe

- «Angesichts all dieser Umstände erweist sich eine **Entzugsdauer von zwölf Monaten** unabhängig davon, dass für den Ausweis auf Probe keine zwölfmonatige Mindestentzugsdauer, sondern nur eine solche von drei Monaten gemäss Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG zwingend vorgeschrieben ist, als **sachgerecht und verhältnismässig**.» (E. 4.3)



UNIVERSITÉ DE Fribourg FACULTÉ DE DROIT
UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

22.06.2018 9

Flatternder Vogel im Auto BGer 1C_656/2015 (8.4.2016)



UNIVERSITÉ DE Fribourg FACULTÉ DE DROIT
UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

22.06.2018 10

Sachverhalt (1/2) BGer 1C_656/2015 – Flatternder Vogel im Auto

- A., geb. 1983, fuhr am 4. Oktober 2014 mit Personenwagen 40-50 km/h
- Vogel fliegt durch das offene Fenster in das Innere des Wagens
- Beim Versuch Vogel mit Hand zu verscheuchen → Verlust der Kontrolle über Wagen und Kollision mit Inselschutzpfosten bei Fussgängerstreifen
- Strafbefehl des Stadtrichteramts Zürich: Busse von CHF 200.00
- Entscheid erwächst in Rechtskraft



UNIVERSITÉ DE Fribourg FACULTÉ DE DROIT
UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

22.06.2018 11

Sachverhalt (2/2) BGer 1C_656/2015 – Flatternder Vogel im Auto

- Strassenverkehrsamt Luzern wertet Widerhandlung als **mittelschwer (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG)**
- A. wurde Führerausweis in den letzten 10 Jahren bereits dreimal wegen mindestens mittelschwerer Widerhandlungen entzogen
- 11. März 2015: Entzug Führerausweis gestützt auf **Art. 16b Abs. 2 lit. e SVG** für unbestimmte Zeit, mindestens aber für zwei Jahre
- Wiedererlangung Führerausweis nach Sperrfrist wird von einem die Fahreignung bejahenden verkehrspsychologischen Gutachten abhängig gemacht
- 1. Dezember 2015: Kantonsgericht LU weist Beschwerde von A. ab
- A. erhebt Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten



UNIVERSITÉ DE Fribourg FACULTÉ DE DROIT
UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

22.06.2018 12

Streitfrage

BGer 1C_656/2015 – Flatternder Vogel im Auto

▪ Leichte oder mittelschwere Widerhandlung?

Art. 16a⁶⁰

¹ Eine leichte Widerhandlung begeht, wer:

- a. durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft;

Art. 16b⁶³

¹ Eine mittelschwere Widerhandlung begeht, wer:

- a. durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt;

Erwägungen des Bundesgerichts (1/2)

BGer 1C_656/2015 – Flatternder Vogel im Auto

- «Daraus erhellt für den hier zu beurteilenden Fall, dass entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers der Versuch, einen Vogel durch fuchtelnde Bewegungen durch das bloss teilweise geöffnete Seitenfenster aus dem Fahrzeug zu verscheuchen, **nicht als zweckmässige und in der Situation gebotene Reaktion erscheint**. Sie war denn auch nicht zielführend, konnte der Vogel doch erst nach der Kollision mit dem Inselschutzpfosten durch das Öffnen der Fahrzeugaufbauten entweichen. Mithin ist der Vorinstanz darin beizupflichten, dass vom Beschwerdeführer hätte erwartet werden dürfen, dass er die **Fahrgeschwindigkeit reduziert** und den **Personenwagen zum Stillstand bringt, um anschliessend den Vogel aus dem Wageninneren zu befreien.**» (E. 2.3)

Erwägungen des Bundesgerichts (2/2)

BGer 1C_656/2015 – Flatternder Vogel im Auto

- «Die Abwesenheit von anderen Verkehrsteilnehmern vermag nicht auszuschliessen, dass sein Verhalten für diese **eine erhöhte – diesfalls abstrakte – Gefahr** darstellt [...]. Durch seine pflichtwidrige Unaufmerksamkeit war ein Abkommen von der Fahrspur nicht auszuschliessen, was ein **erhebliches Risiko** für den entgegenkommenden Verkehr darstellt. Der Beschwerdeführer hätte wohl kaum rechtzeitig auf andere Verkehrsteilnehmer reagieren können. Ausserdem fuhr er durch ein Wohnquartier, in welchem die Präsenz von Fussgängern wahrscheinlich ist. Indem er den Inselschutzpfosten rammte und erst auf der Verkehrsinsel zum Stillstand kam, bestand zumindest eine **abstrakte Gefährdung von Fussgängern**, die aufgrund des erheblichen Verletzungsrisikos nicht mehr nur als gering eingestuft werden kann. Somit ist von einer **erhöhten abstrakten Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer auszugehen.**» (E. 2.6)

Würdigung

BGer 1C_656/2015 – Flatternder Vogel im Auto

- BGer-Urteil liegt **auf der Linie der bisherigen Rechtsprechung** bezüglich plötzlich auf der Fahrbahn auftauchender Tiere
 - Annahme einer mittelschweren Widerhandlung,...
 - wenn der Fahrzeugführer aufgrund eines Ausweichmanövers ins Schleudern geriet und erst auf einer Grünfläche zum Stillstand kam (Urteil 1C_3/2008 vom 18.7.2008 E. 5) oder
 - wenn er auf die Gegenfahrbahn auswich und dabei mit einem entgegenkommenden Personenwagen kollidierte (Urteil 1C_361/2014 vom 26.1.2015 E. 4.2)
 - Sofortiges Abbremsen stellt in diesen Gefahrensituationen die angemessenere Reaktion dar, die vom Fahrzeugführer auch bei rascher Reaktion als solche erkannt werden musste (vgl. auch BGE 115 IV 248 E. 5b)

Anordnung einer Tempo-30-Zone BGer 1C_121/2017 (18.7.2017)



Ausgangslage BGer 1C_121/2017 – Anordnung einer Tempo-30-Zone

- Einführung von Tempo-30-Zonen als Politikum
- Immer mehr Kantone und Gemeinden wollen nicht nur auf Quartierstrassen, sondern auch auf Gemeindestrassen Tempo 30
- Köniz BE als Vorbild → Seit 2005 gilt im Zentrum Tempo 30
- Autoverbände ACS und TCS wehren sich teilweise gegen diese Zonen
- Interessen der Sicherheit, des Umweltschutzes etc. vs. Freiheiten des Autofahrers
- Vorliegendes Bundesgerichtsentscheid als Beispiel für mögliche Diskussionspunkte, die sich ergeben können

Sachverhalt (1/2) BGer 1C_121/2017 – Anordnung einer Tempo-30-Zone

- Stadt Solothurn setzt Arbeitsgruppe zur Realisierung einer Tempo-30-Zone im Quartier Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein ein
- Planungsbüro schlägt drei Varianten vor
- Gemeinderat beschliesst auf Antrag der Gemeinderatskommission Variante C (flächendeckende Tempo-30-Zone unter Einbezug der St. Niklausstrasse)
- Planungsbüro reicht Detailgutachten ein
- Polizei der Stadt Solothurn beschliesst die entsprechende Verkehrsmassnahme «Zonensignalisation Tempo-30-Zone» und publiziert diese im lokalen Anzeiger

Sachverhalt (2/2) BGer 1C_121/2017 – Anordnung einer Tempo-30-Zone

- Sektion Solothurn des TCS und weitere Mitbeteiligte erheben Beschwerde beim Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn (BJD)
 - Beschwerde wird teilweise gutgeheissen (St. Niklausstrasse sei nicht in die Tempo-30-Zone einzubeziehen)
- Dagegen erhebt Stadt Solothurn Beschwerde beim Verwaltungsgericht SO
 - Beschwerde wird teilweise gutgeheissen; Tempo-30-Zone (inkl. St. Niklausstrasse) wird genehmigt
- Sektion Solothurn des TCS und weitere Mitbeteiligte erheben Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht

Erwägungen des Bundesgerichts (1/6)

BGer 1C_121/2017 – Anordnung einer Tempo-30-Zone

- Beschwerdelegitimation der Sektion Solothurn des TCS? (Art. 89 Abs. 1 BGG)
 - Voraussetzungen der **egoistischen Verbandsbeschwerde** zu bejahen!
 - Sektion Solothurn des TCS = Verein (jur. Person)
 - Nach den Statuten wahrt sie die Rechte ihrer Mitglieder im Strassenverkehr und setzt sich für deren Interessen namentlich bei der Planung, dem Bau und der Optimierung der Verkehrsinfrastruktur für den Individualverkehr ein
 - Anordnung einer Tempo-30-Zone in der Stadt Solothurn → Vielzahl der Mitglieder der Sektion Solothurn des TCS befahren die betroffenen Strassenabschnitte regelmässig und sind deshalb selber zur Beschwerde berechtigt

Erwägungen des Bundesgerichts (2/6)

BGer 1C_121/2017 – Anordnung einer Tempo-30-Zone

- **Allgemeine Höchstgeschwindigkeit** in Ortschaften = 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG)
- Allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines **Gutachtens** herauf- oder herabgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG)
- **Voraussetzungen** für die Herabsetzung nach Art. 108 Abs. 2 SSV
 - ² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können **herabgesetzt** werden, wenn:
 - a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
 - b.³⁰⁴ bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
 - c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
 - d.³⁰⁵ dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.³⁰⁶

Erwägungen des Bundesgerichts (3/6)

BGer 1C_121/2017 – Anordnung einer Tempo-30-Zone

- Tempo-30-Zonen kennzeichnen Strassen in **Quartieren** oder **Siedlungsbereichen**, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss (Art. 22a Satz 1 SSV)
- Tempo-30-Zonen sind grundsätzlich auf **Nebenstrassen** mit möglichst gleichartigem Charakter beschränkt (Art. 2a Abs. 5 SSV)
- **In casu** umfasst Tempo-30-Zone im Quartier Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein sowohl Erschliessungs- als auch Sammelstrassen = **siedlungsorientierte Strassen** mit ähnlichen Merkmalen, die mit einer Tempo-30-Zonen belegt werden können

Erwägungen des Bundesgerichts (4/6)

BGer 1C_121/2017 – Anordnung einer Tempo-30-Zone

- **Kognition und Prüfungsdichte** des Bundesgerichts

«Ob die Anordnung einer Tempo-30-Zone zulässig ist, prüft das Bundesgericht mit **freier Kognition**. Es übt jedoch **Zurückhaltung**, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen als das Bundesgericht [...]. Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die zuständigen Behörden besitzen dabei einen **erheblichen Gestaltungsspielraum** [...]» (E. 3.4.2)

Erwägungen des Bundesgerichts (5/6)

BGer 1C_121/2017 – Anordnung einer Tempo-30-Zone

- Bundesgericht kommt zu folgenden Schlüssen:
 - **Detailgutachten** entspricht den bundesrechtlichen Vorgaben
 - Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz die **Voraussetzung gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV** (besonderes Schutzbedürfnis für bestimmte Strassenbenützer; in casu insb. Schüler, Kindergartenkinder und betagte Personen) als erfüllt erachtete
 - Tempo-30-Zone im Quartier Hubelmatt-Fegetz-Blumenstein erweist sich als **verhältnismässig** (siehe auch nächste Folie)



Erwägungen des Bundesgerichts (6/6)

BGer 1C_121/2017 – Anordnung einer Tempo-30-Zone

- Zur **Verhältnismässigkeit** der Tempo-30-Zone

«Überdies ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, dass der Einbezug der St. Niklausstrasse in die Tempo-30-Zone **nicht mit gewichtigen Nachteilen für den motorisierten Strassenverkehr verbunden wäre**. Insbesondere ergäbe sich für die Fahrzeugführer unbestrittenermassen lediglich ein **Zeitverlust von umgerechnet 47 Sekunden**. Demgegenüber würde sich der **Bremsweg** von Motorfahrzeugen durch die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h **erheblich verkürzen**, wodurch das Kollisions- bzw. Verletzungsrisiko sänke [...]. Damit würde insbesondere den besonderen Schutzbedürfnissen von Primarschul- und Kindergartenkindern sowie betagten Personen nachgekommen.» (E. 3.5.3)



Gesetzeswidrige Signalisation

BGer 6B_493/2015 (15.4.2016)



Sachverhalt

BGer 6B_493/2015 – Gesetzeswidrige Signalisation

- X. hatte auf Hauptstrasse (angrenzend an Wald) Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 21 km/h überschritten → Busse von CHF 600.00
- Signal «50 generell» war am **linken Strassenrand** zusammen mit Ortstafel aufgestellt
- **4.25 m vom rechten Strassenrand** entfernt befand sich eine weitere Tafel, jenseits der parallel verlaufenden Eisenbahnlinie
- Vorbringen von X.:
 - Befahrene Strecke weise keinen Innerortscharakter auf
 - Im Wald sei nicht mit Beschränkung von 50 km/h zu rechnen, diese sei beim Ortsbeginn anzubringen
 - Signalisation entspreche nicht den Vorgaben nach Art. 103 SSV



Erwägungen des Bundesgerichts (1/6) BGer 6B_493/2015 – Gesetzeswidrige Signalisation

- Signale und Markierungen sowie Weisungen der Polizei müssen befolgt werden (**Art. 27 Abs. 1 SVG**); Pflicht gilt grundsätzlich unabhängig von der Anfechtbarkeit und allenfalls erfolgten Anfechtung der zugrunde liegenden Verfügung (BGE 128 IV 184)

«Signale und Markierungen richten sich an eine Vielzahl von Strassenbenutzern. Diese müssen sich auf die Verkehrszeichen verlassen können. Eine allfällige Rechtswidrigkeit eines solchen Zeichens ist meist nicht erkennbar. **Auch nicht gesetzeskonforme**

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind daher in der Regel zu beachten. Die Verbindlichkeit vertrauensbegründender Verkehrszeichen findet ihre **Grenze bei nichtigen Anordnungen.** Nichtigkeit wird angenommen bei Anordnungen, deren **Mangelhaftigkeit besonders schwer wiegt und offensichtlich oder zumindest leicht erkennbar** ist [...]» (E. 2.3.2)

Erwägungen des Bundesgerichts (3/6) BGer 6B_493/2015 – Gesetzeswidrige Signalisation

- **Standort der Signale** (Art. 103 SSV)

Art. 103 Standort der Signale

¹ Signale stehen am rechten Strassenrand. Sie können am linken Strassenrand wiederholt, über die Fahrbahn gehängt, auf Inseln gestellt oder in zwingenden Ausnahmefällen ausschliesslich links angebracht werden. Die Ende-Signale auf Nebenstrassen können ausschliesslich links auf der Rückseite des Gegensignals angebracht werden.²⁷⁵

⁴ Signale dürfen nicht in das Lichtraumprofil der Fahrbahn hineinragen. Der Abstand zwischen dem Fahrbahnrand und der nächsten Signalkante beträgt innerorts 0.30 2.00 m, ausserorts 0.50 2.00 m, in besonderen Fällen maximal 3.50 m; auf Autobahnen und Autostrassen soll die plangemässe Seitenfreiheit nicht unterschritten werden.²⁷⁶

Erwägungen des Bundesgerichts (4/6) BGer 6B_493/2015 – Gesetzeswidrige Signalisation

- In casu **widerspricht** die Beschilderung den Vorgaben von Art. 103 SSV
 - **Rechte Tafel** befindet sich 4.25 Meter entfernt und ist demnach ausserhalb der gemäss Art. 103 Abs. 4 SSV noch zulässigen Distanzen angebracht
 - Es ist kein zwingender Ausnahmefall nach Art. 103 Abs. 1 SSV ersichtlich, der es erlauben würde, das Signal **ausschliesslich links** anzubringen

Erwägungen des Bundesgerichts (5/6) BGer 6B_493/2015 – Gesetzeswidrige Signalisation

- Ist die Signalisationsanordnung **nichtig**?

«Von einer nichtigen Anordnung kann indessen **keine Rede** sein, zumal die Mangelhaftigkeit der Signalisation nicht ohne Weiteres zu erkennen ist. So schliesst Art. 103 Abs. 1 SSV eine Signalisation an der linken Strassenseite nicht von vornherein aus und für vorbeifahrende Automobilisten ist nicht leicht erkennbar, ob ein zwingender Grund vorliegt, welcher es erlaubt, vom Grundsatz der Anbringung von Signalen an der rechten Seite abzuweichen. Dies entbindet die zuständige Behörde selbstverständlich nicht davon, Verkehrsschilder ordnungsgemäss anzubringen.» (E. 2.3.2)

Erwägungen des Bundesgerichts (6/6) BGer 6B_493/2015 – Gesetzeswidrige Signalisation

- **Weitere Erwägungen** des Bundesgerichts:
 - Auch im Wald ist jederzeit mit Verkehrssignalen zu rechnen, die zu beachten sind
 - Die zulässige Maximalgeschwindigkeit kann auch aus anderen Gründen als einer Ortschaft begrenzt werden
 - Die Feststellungen der Vorinstanz zur hinreichenden Erkennbarkeit der Tafeln ist nicht willkürlich
- **Fazit:**
 - «Die Beschwerdeführerin musste nicht nach fernab neben der Fahrbahn aufgestellten Schildern Aussicht halten und war daher verpflichtet, der Signalisation Folge zu leisten.» (E. 2.3.4)



Weitere Fälle

- **BGer 1C_530/2014 vom 4.1.2016** (Blaulichtbewilligung)
- **BGE 143 IV 63** (Anwendbarkeit der Chauffeurverordnung)
- **BGer 1C_183/2016 vom 22.9.2016** (Blick auf Navigationsgerät oder Handy)



BGer 1C_530/2014 vom 4.1.2016 (Blaulichtbewilligung)



- Entzug der Bewilligung zur Ausrüstung der **Notarzteinsatzfahrzeuge** mit Blaulicht und Wechselklanghorn gegenüber einem privaten Rettungsdienst
- BGer kommt entgegen der Auffassung der kantonalen Vorinstanzen zum Schluss, dass der private Rettungsdienst die Voraussetzungen für die Blaulichtbewilligung für die Notarzteinsatzfahrzeuge gemäss Ziff. 1.2 der einschlägigen UVEK-Weisung erfüllt
 - Es ist nicht erforderlich, dass der Rettungsdienst über einen kantonalen Leistungsauftrag verfügt und permanent an die Notrufzentrale angeschlossen ist

Die Fahrzeuge (bzw. deren Führer im Fall von Ziffer 1.2.6 und 1.2.7) müssen zudem einer **offiziellen Rettungs- oder Sanitätsorganisation** angeschlossen sein und über eine **kantonale oder interkantonale Einsatzzentrale aufgegeben** werden können.



BGE 143 IV 63 (Anwendbarkeit der Chauffeurverordnung)



- Führer eines in D zugelassenen Reisebuses wird wegen eines Verstosses gegen die Chauffeur-Vo (ARV 1; Nichteinhalten Höchstarbeitszeit, Lenkpausen und Ruhezeiten) auf ausländischem Staatsgebiet durch die Schweizer Behörden gebüsst
- SVG und dazugehörige Verordnungen grundsätzlich nur anwendbar auf Sachverhalte, die sich in der Schweiz zutragen (Territorialitätsprinzip)
- **Durchbrechung des Territorialitätsprinzips** bei im Ausland begangenen Widerhandlungen gegen das AETR bzw. die ARV 1 (die sich auf Art. 56 SVG abstützt)
 - Für die Zuständigkeit der Strafverfolgung ist **nicht relevant** der Ort der Widerhandlung, die Fahrzeugmatrikulation oder der Wohnsitz des Fahrzeugführers



BGer 1C_183/2016 vom 22.9.2016 (Blick auf Navigationsgerät oder Handy)

«Vorliegend musste der Beschwerdeführer das **Navigationsgerät zum Ablesen der Informationen während längerer Zeit in einer bestimmten zum Ablesen geeigneten Position stabilisieren**, was die Verfügbarkeit der haltenden Hand und damit die Bedienung des Fahrzeugs in höherem Masse erschwerte, als das blosses Halten eines Mobiltelefons. Sein Verhalten **entspricht insoweit dem Telefonieren während der Fahrt, bei dem das Telefon für längere Zeit am Ohr gehalten wird**. Dass der Beschwerdeführer das Gerät beim Steuerrad hielt, ist insoweit nicht erheblich, weil er damit das eventuell erforderliche rasche Drehen dieses Rads oder die Vornahme anderer verkehrsbedingter Handgriffe ebenfalls erschwerte. Zudem richtete er seinen Blick für **längere Augenblicke auf das Gerät**, was beim Telefonieren während der Fahrt nicht nötig ist. Demnach ist sein Verhalten bezüglich der damit geschaffenen Verkehrsgefährdung nicht mit dem Halten eines Mobiltelefons, das der Fahrzeugführer nicht (länger) anschaut, vergleichbar. Die Vorinstanz hat somit bundesrechtskonform eine **Widerhandlung gegen Art. 3 Abs. 1 VRV** bejaht.»



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!