



Fall-Nr.: IV-2015/201
Stelle: Verwaltungsrekurskommission
Rubrik: Verkehr
Publikationsdatum: 31.03.2016
Entscheiddatum: 31.03.2016

Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 31.03.2016

Art. 16c Abs. 1 lit. a, Art. 31 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1 SVG (SR 741.01). Der Fahrzeuglenker verursachte auf der Autobahn einen Verkehrsunfall zufolge Aquaplanings. Bestätigung des dreimonatigen Führerausweisentzugs wegen schwerer Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften, obwohl er im Strafverfahren wegen einfacher Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG verurteilt wurde (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 31. März 2016, IV-2015/201).

Präsident Urs Gmünder, hauptamtlicher Richter Thomas Vögeli und Richter Urs Früh,
a.o. Gerichtsschreiberin Claudia Paly

X, Rekurrent,

gegen

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Abteilung Administrativmassnahmen,
Frongartenstrasse 5, 9001 St. Gallen, Vorinstanz,

betreffend

Führerausweisentzug (Warnungsentzug)

Sachverhalt:



A.- X besitzt den Führerausweis für die Fahrzeugkategorie B seit dem 7. Februar 2012. Der Leumund als Motorfahrzeuglenker ist ungetrübt. Am Freitag, 17. April 2015, gegen 22 Uhr, lenkte er einen Personenwagen von Flawil herkommend in Richtung Abtwil. In Gossau nahm er die Einfahrt auf die Autobahn A1 und fuhr in Richtung Winkeln. Zu jenem Zeitpunkt regnete es stark und die Fahrbahn war entsprechend nass. Auf Höhe des Rastplatzes Wildhus wechselte X von der Normal- auf die Überholspur, um ein anderes Fahrzeug zu überholen. Dabei geriet er ins Schleudern, drehte sich im Gegenuhrzeigersinn, prallte mit der linken Fahrzeugfront gegen die Mittelleitplanke und schleuderte von der Überholspur in Richtung Pannestreifen. Das Fahrzeug prallte mit dem Heck gegen die rechte Aussenleitplanke und kam quer zur Fahrbahn zum Stillstand, wobei die Fahrzeugfront in Richtung Normalspur zeigte. Ein nachfolgender Personenwagen wich auf die Überholspur aus. Er streifte das Fahrzeug von X. Ein zweiter nachfolgender Personenwagen prallte sodann mit der Front in das vor ihm fahrende Fahrzeug, welches zuvor jenes von X gestreift hatte. Sämtliche Beteiligten blieben unverletzt. Die Unfallfahrzeuge und die Leitplanken wurden beschädigt.

Mit Strafbefehl des Untersuchungsamtes Gossau vom 3. Juni 2015 wurde X im Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall vom 17. April 2015 wegen Verletzung der Verkehrsregeln (Verursachen eines Verkehrsunfalles) zu einer Busse von Fr. 500.– verurteilt. Der Strafbefehl erwuchs unangefochten in Rechtskraft.

B.- Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons St. Gallen leitete wegen des Verkehrsunfalls vom 17. April 2015 ein Administrativmassnahmeverfahren gegen X ein. Es entzog den Führerausweis mit Verfügung vom 25. August 2015 wegen schwerer Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften für drei Monate.

C.- Dagegen erhob X mit Eingabe vom 9. September 2015 Rekurs. Singemäss verlangte er die Aufhebung der angefochtenen Verfügung, und zwar mit der Begründung, dass das Strassenverkehrsamt zu Unrecht von einer schweren Widerhandlung ausgegangen sei. Die Vorinstanz verzichtete mit Schreiben vom 6. Oktober 2015 auf eine Vernehmlassung. Auf die Ausführungen des Rekurrenten wird, soweit erforderlich, in den Erwägungen eingegangen.



Erwägungen:

1.- Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekurerhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 9. September 2015 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). Auf den Rekurs ist einzutreten.

2.- Gemäss Art. 16 Abs. 2 SVG wird nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 (SR 741.03, abgekürzt: OBG) ausgeschlossen ist, der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen. 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 liegt vor, wenn durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen oder in Kauf genommen wird (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 einer schweren Widerhandlung erfüllt sind (vgl. BBl 1999 S. 4487).

3.- a) Der Rekurrent bestreitet im Rekurs nicht, dass er infolge Aquaplanings die Herrschaft über sein Fahrzeug verlor, als er mit einer Geschwindigkeit von 125 km/h auf der Autobahn unterwegs war. Er verursachte einen Verkehrsunfall und verletzte damit Art. 32 Abs. 1 SVG schuldhaft. Nach dieser Bestimmung ist die Geschwindigkeit stets den Umständen, namentlich den Strassen- und Sichtverhältnissen anzupassen. Er beruft sich auf den rechtskräftigen Strafbefehl und geht davon aus, dass sich die Vorinstanz an die rechtliche Würdigung der Staatsanwaltschaft zu halten habe. Die Strafbehörde sei von einer einfachen Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 1



SVG ausgegangen. Demgegenüber habe die Vorinstanz den Führerausweis aufgrund einer schweren Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Abs. 2 SVG) für drei Monate entzogen (Art. 16c Abs. 1 SVG). Weiter führte der Rekurrent aus, dass er aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit als IT-Aussendienstmitarbeiter und der täglichen Pikettdienste auf den Führerausweis angewiesen sei.

b) Nach Strassenverkehrsdelikten befindet das Strafgericht über die strafrechtlichen Sanktionen (Freiheitsstrafe, Geldstrafe, Busse) und die Verwaltungsbehörde in einem separaten Verfahren über Administrativmassnahmen (insbesondere Führerausweisentzug, Verwarnung). Die Zweispurigkeit des Verfahrens ist zulässig, kann aber – bei fehlender Koordination – dazu führen, dass derselbe Lebensvorgang zu voneinander abweichenden Sachverhaltsfeststellungen von Verwaltungs- und Justizbehörden führt und die erhobenen Beweise abweichend gewürdigt und rechtlich beurteilt werden. Um dieser Gefahr entgegenzuwirken, hat die Verwaltungsbehörde im Interesse von Rechtseinheit und Rechtssicherheit gemäss konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung grundsätzlich mit ihrem Entscheid zuzuwarten, bis ein rechtskräftiges Strafurteil vorliegt. Denn das Strafverfahren bietet durch die verstärkten Mitwirkungsrechte des Beschuldigten, die umfassenderen persönlichen und sachlichen Ermittlungsinstrumente sowie die weiterreichenden prozessualen Befugnisse besser Gewähr dafür, dass das Ergebnis der Sachverhaltsermittlung näher bei der materiellen Wahrheit liegt als im nicht durchwegs derselben Formstrenge unterliegenden Verwaltungsverfahren. Massgeblich ist also grundsätzlich der Sachverhalt, wie er im Strafverfahren festgestellt wurde. Die Verwaltungsbehörde darf von den tatsächlichen Feststellungen im Strafurteil nur dann abweichen, wenn sie Tatsachen feststellt und ihrem Entscheid zu Grunde legt, die dem Strafrichter unbekannt waren oder die er nicht beachtet hat, wenn sie zusätzliche Beweise erhebt, deren Würdigung zu einem anderen Entscheid führt, wenn die Beweiswürdigung durch den Strafrichter den feststehenden Tatsachen klar widerspricht, oder wenn der Strafrichter bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht sämtliche Rechtsfragen abgeklärt hat, namentlich die Verletzung bestimmter Verkehrsregeln übersehen hat (BGE 124 II 103 E. 1c; Entscheid der Verwaltungsrekurskommission [VRKE] IV-2012/126 vom 21. März 2013, in: www.gerichte.sg.ch). Die Verwaltungsbehörde hat vor allem dann auf die Tatsachen im Strafurteil abzustellen, wenn dieses im ordentlichen Verfahren ergangen ist (BGE 119 Ib 158 E. 3c/aa). Die



Bindungswirkung an die Sachverhaltsdarstellung besteht aber auch dann, wenn die Strafsache mit Bussenverfügung erledigt wurde, welche sich ausschliesslich auf den Polizeirapport stützt, sofern der Betroffene wusste oder angesichts der Schwere der ihm angelasteten Übertretung voraussehen musste, dass gegen ihn auch ein Verfahren wegen Führerausweisentzuges eingeleitet wird oder er darüber informiert worden ist, und er es im Rahmen des summarischen Strafverfahrens unterlassen hat, seine Verteidigungsrechte wahrzunehmen. Unter diesen Umständen darf er nicht das Verwaltungsverfahren abwarten, um allfällige Rügen vorzubringen und Beweisanträge zu stellen (Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1C_476/2014 vom 29. Mai 2015 E. 2.3; BGE 123 II 97 E. 3c/aa).

In Bezug auf die rechtliche Würdigung des Sachverhalts ist die Verwaltungsbehörde an das Strafurteil gebunden, wenn die rechtliche Beurteilung sehr stark von der Würdigung von Tatsachen abhängt, die der Strafrichter besser kennt als die Verwaltung, etwa wenn er den Beschuldigten persönlich einvernommen hat (BGE 119 Ib 158 E. 3c, mit Hinweisen; 136 II 447 E. 3.1). Folglich ist die Verwaltungsbehörde in Fällen, wo der Strafrichter seine Verfügung lediglich aufgrund eines Polizeirapports und ohne untersuchungsrichterliche Einvernahme des Betroffenen oder von Zeugen erlassen hat, nicht an die rechtliche Qualifikation des Sachverhalts im Strafverfahren gebunden.

Der Rekurrent wurde im Strafverfahren gestützt auf den Polizeirapport und die polizeilichen Befragungen der Beteiligten im Anschluss an den Unfall mit Strafbefehl vom 3. Juni 2015 wegen einfacher Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig gesprochen. Er wurde durch die Staatsanwaltschaft nicht befragt. Die Vorinstanz stützte ihre Würdigung auf die gleichen Grundlagen wie die Strafverfolgungsbehörde. Weder im vorinstanzlichen noch im Rekursverfahren wurden zusätzliche tatsächliche Abklärungen beantragt. Unter diesen Umständen ist die Verwaltungsbehörde nicht an die rechtliche Würdigung der Strafverfolgungsbehörde gebunden. Zu prüfen bleibt gleichwohl, ob sie zu Recht von der rechtlichen Beurteilung im Strafverfahren abgewichen ist.

c) aa) Die Vorinstanz begründete die Annahme einer schweren Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften in ihrer Verfügung vom 25. August 2015 damit, dass



der Rekurrent durch sein Fehlverhalten grob schuldhaft einen Verkehrsunfall verursacht und die Verkehrsteilnehmer konkret gefährdet habe. Der Rekurrent hätte seine Fahrweise den tatsächlichen Gegebenheiten anpassen müssen. Die Vorinstanz warf dem Rekurrenten insbesondere vor, dass er trotz starken Regens und nasser Fahrbahn mit der allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf der Autobahn gefahren sei. Zuzufolge Aquaplanings, welches den Verlust der Steuerungs- und Bremsmöglichkeit zur Folge gehabt habe, habe der Rekurrent die Sicherheit des Verkehrs ernstlich gefährdet. Die Vorinstanz stufte sodann das Verschulden des Rekurrenten als schwer ein, da er die Geschwindigkeit in keiner Weise an die gegebenen Strassenverhältnisse angepasst habe.

bb) Gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG begeht eine schwere Widerhandlung, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Art. 90 Abs. 2 SVG ist objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerwiegender Weise missachtet und die Verkehrssicherheit abstrakt oder konkret gefährdet hat. Subjektiv erfordert der Tatbestand, dass dem Täter aufgrund seines rücksichtslosen oder sonst wie schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinn von Art. 90 Abs. 2 SVG ist bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Die erhöhte abstrakte Gefahr setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus (vgl. BGE 123 II 106 E. 2a und 37 E. 1b). Grobe Fahrlässigkeit ist immer dann zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner krass verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Sie kann aber auch vorliegen, wenn er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. In solchen Fällen bedarf die Annahme grober Fahrlässigkeit jedoch einer sorgfältigen Prüfung. Sie wird nur zu bejahen sein, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ebenfalls auf Rücksichtslosigkeit beruht und daher besonders vorwerfbar ist (vgl. BGE 118 IV 283 E. 4; 131 IV 133 E. 3.2). Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133 E. 3.2 mit weiteren Hinweisen). Die Annahme einer schweren Widerhandlung bedarf damit nach wie vor sowohl einer qualifizierten objektiven Gefährdung als auch eines qualifizierten Verschuldens. Ist das Verschulden gross, die Gefährdung aber gering



oder umgekehrt das Verschulden gering und die Gefährdung gross, so handelt es sich um eine mittelschwere Widerhandlung (BBI 1999 S. 4489). Für die Abstufung innerhalb der erhöhten abstrakten Gefährdung ist auf die Nähe der Verwirklichung der Gefahr abzustellen. Je näher die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung liegt, umso schwerer wiegt die erhöhte abstrakte Gefährdung (vgl. BGE 118 IV 285 E. 3a). Eine konkrete Gefahr liegt vor, wenn für einen bestimmten, tatsächlich daherkommenden Verkehrsteilnehmer oder einen Mitfahrer des Täters die Gefahr einer Körperverletzung oder gar Tötung bestand. Erst recht ist eine konkrete Gefahr zu bejahen, wenn es zu einem Unfall gekommen ist, mit anderen Worten sich die hervorgerufene Gefahr verwirklicht hat (J. Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, Davos 1999, S. 12). Zudem ist das Ausmass der üblicherweise entstehenden Schädigung bei Eintritt der Rechtsgutverletzung zu berücksichtigen.

cc) Der Rekurrent verlor auf der Autobahn A1 infolge Aquaplanings die Herrschaft über seinen Personenwagen. Ein vom Lenker nicht mehr beherrschter Wagen auf Autobahnen, wo ausschliesslich mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird, bedeutet immer eine ernstliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Es besteht vor allem das Risiko von Auffahrunfällen mit erheblichen Folgen für die Beteiligten (BGer 1C_249/2012 vom 27. März 2013 E. 2.2.4; BGE 120 Ib 312 E. 4c S. 316). Im vorliegenden Fall verhält es sich nicht anders. Der Verlust der Herrschaft über das nicht mehr steuerbare Fahrzeug infolge Aquaplanings führte nicht nur zu einer konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer. Vielmehr verwirklichte sich die Gefahr, indem es zu Folgeunfällen kam. Das beschädigte Fahrzeug des Rekurrenten blieb als Hindernis auf der Autobahn stehen, wobei das Heck auf dem Pannestreifen und die Front mitsamt den Vorderrädern auf der Normalspur standen. Sodann waren die Sichtverhältnisse wegen Regens und Dunkelheit erschwert, weshalb der Unfallwagen für die nachfolgenden Fahrzeuge schwieriger zu erkennen war. Mithin lag eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer vor. Dass es zu keinen gravierenderen Unfallfolgen kam, ist glücklichen Umständen zu verdanken.

dd) Nach Art. 31 Abs. 1 SVG muss der Führer sein Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Wesentliche Voraussetzung dafür ist eine situationsangemessene Geschwindigkeit. Gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten



von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Für die Sicherheit im Strassenverkehr ist von grundlegender Bedeutung, dass die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit den Umständen anpassen. Je weniger die Geschwindigkeit den Verhältnissen angepasst ist, desto schwerer wiegt das Verschulden. Bei der Beurteilung können allgemeine Empfehlungen berücksichtigt werden, welche den Fahrzeuglenkern für gewisse Situationen (zum Beispiel Witterungsbedingungen, welche insbesondere die Gefahr von Aquaplaning schaffen) die Einhaltung bestimmter Tempolimiten anraten (vgl. BGer 6A.29/2003 vom 6. Juni 2003, E. 3.2.2 und 3.3). Aquaplaning ist darauf zurückzuführen, dass die Reifen beim Abrollvorgang auf nasser Fahrbahn nicht genügend Wasser in die Profilschnitte aufzunehmen oder zu verdrängen vermögen, so dass sie aufschwimmen (vgl. BGer 6A.89/2006 vom 19. Juli 2007 E. 2.2). Bei welcher Geschwindigkeit Aquaplaning auftritt, wird vorab beeinflusst durch das Ausmass des Wasserfilms, die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche sowie die Art der Reifen und deren Zustand. Ausschlaggebend für das Aufschwimmen der Reifen auf einem Wasserkeil mit Verlust der Steuerungs- und Bremsmöglichkeit ist letztlich die Fahrgeschwindigkeit (vgl. R. Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, Rz. 607). Ob es zu einem Aufschwimmen der Reifen kommt, hängt wesentlich von der Geschwindigkeit des Fahrzeugs ab. Untersuchungen haben ergeben, dass je nach Bauart und Verschleiss der Reifen schon bei Geschwindigkeiten unter 80 km/h auf entsprechend nasser Fahrbahn akute Aquaplaning-Gefahr droht (vgl. BGE 120 Ib 312 E. 4c mit Hinweis auf BGE 103 IV 41). Wer mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h auf der Normalspur einer regennassen Fahrbahn unterwegs ist, den trifft in der Regel ein mittelschweres bis schweres Verschulden (vgl. BGer 6A.41/2005 vom 20. Oktober 2005 E. 3).

Das Bundesgericht beurteilte das Verschulden eines Motorfahrzeuglenkers als schwer, der Ende August gegen 20.00 Uhr auf der Autobahn bei starkem Regen und einer Geschwindigkeit von etwa 120 km/h infolge Aquaplanings die Herrschaft über sein Fahrzeug verlor. Der Lenker habe unter diesen Umständen grobfahrlässig gehandelt, weil er sich der Gefährlichkeit der verkehrswidrigen Fahrweise bewusst sein musste und es auch war (vgl. BGE 120 Ib 312 E. 4c). In einem neueren Entscheid erkannte das Bundesgericht ebenfalls auf eine schwere Widerhandlung gegen die Verkehrsregeln und damit ein schweres Verschulden, nachdem ein Fahrzeuglenker trotz nasser



Fahrbahn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h in einer Kurve auf der Autobahn ausgefahren und die Herrschaft über sein Fahrzeug aufgrund Aquaplanings verloren hatte sowie ins Schleudern geraten war. Erschwerend kam in diesem Fall hinzu, dass die Hinterreifen eine Profillillentiefe von knapp über 1,6 mm betrug und der Fahrzeuglenker seine Fahrweise auch an die nur noch minimale Profiltiefe seiner Pneu hätte anpassen müssen. Das Bundesgericht erwog, dass die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nahe gelegen habe und daher von einer ernstlichen Gefährdung der Sicherheit anderer auszugehen sei. Ebenso sei das Verschulden des Fahrzeuglenkers als schwer einzustufen. Es müsse als bekannt vorausgesetzt werden, dass eine Fahrt von rund 120 km/h unter den gegebenen Strassenverhältnissen das Risiko von Aquaplaning hervorrufe (vgl. BGer vom 1C_249/2012 vom 27. März 2013 E.2.2.4 und E.2.2.5).

Die Verwaltungsrekurskommission ging bei einer Fahrzeuglenkerin, die im September nachmittags um 15.00 Uhr bei starkem Regen auf der Autobahn mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h infolge Aquaplanings die Herrschaft über das Fahrzeug verlor und anschliessend auf dem Normalstreifen zum Stillstand kam, von einer schweren Widerhandlung gegen die Verkehrsregeln aus. Sie nahm eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit nachfolgender Verkehrsteilnehmer sowie eine grobe Fahrlässigkeit der Fahrzeuglenkerin an (vgl. VRKE IV-2003/43 vom 2. Juli 2003 E. 4b/bb). Ebenfalls von einer schweren Widerhandlung gegen die Verkehrsregeln ging sie im Fall eines Fahrzeuglenkers aus, der nachts mit einem Personenwagen auf der Autobahn bei Regen mit 130 km/h unterwegs war, infolge Aquaplanings ins Schleudern geriet und auf der Normalspur zum Stillstand kam. Das Gericht bejahte auch hier ein schweres Verschulden (VRKE IV-2007/117 vom 6. März 2008 E. 4c/bb und cc).

Im vorliegenden Fall war der Rekurrent gegen 22 Uhr auf der Autobahn A1 mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h unterwegs, wobei er diese beim Überholmanöver unmittelbar vor dem Unfall gemäss eigenen Angaben um 5 km/h überschritt. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 120 km/h gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. d der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11, abgekürzt: VRV) bezieht sich nach dem Wortlaut ausdrücklich auf günstige Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse. Zur Witterung im Unfallzeitpunkt ist in der Beschreibung des Unfallhergangs von starkem Regenschauer die Rede. Der Rekurrent erklärte in der



polizeilichen Befragung, dass es stark geregnet habe (act. 9/12). Eine Unfallgegnerin meinte, dass die Sichtverhältnisse wegen des Regens und der nassen Strasse eher schlecht gewesen seien (act. 9/16). Damit waren sowohl die Strassen- als auch die Sichtverhältnisse keinesfalls günstig. In einer solchen Situation muss der Autofahrer selbst auf Autobahnen mit vereinzelt grossen Wasserlachen infolge unebener Fahrbahn oder ungenügenden Abflusses rechnen (vgl. Schaffhauser, a.a.O., Rz. 607 mit Hinweisen). Dass bei Regen und relativ hoher Geschwindigkeit die Gefahr von Aquaplaning latent vorhanden ist, muss bei einem Autofahrer als bekannt vorausgesetzt werden. Im Zweifelsfall gebietet denn auch die Vorsichtspflicht, eine Sicherheitsmarge einzulegen und die bei optimalen Verhältnissen auf Autobahnen zulässige Geschwindigkeit den Umständen entsprechend - gegebenenfalls auch erheblich - herabzusetzen (vgl. dazu GVP 1994 Nr. 14). Daran hat sich der Rekurrent nicht gehalten. Er war mit einer für die Witterungs-, Strassen- und Sichtverhältnisse offensichtlich zu hohen Geschwindigkeit unterwegs und passte damit die Geschwindigkeit nicht den Umständen an. Sodann fuhr er nicht eine Geschwindigkeit, die den Begebenheiten seines Fahrzeuges entsprach. Offenbar war ihm bewusst, dass breitere Reifen ein höheres Risiko für Aquaplaning aufweisen (act. 9/12). Das Verschulden ist unter den gegebenen Umständen als schwer einzustufen; es liegt zumindest Grobfahrlässigkeit vor.

d) Zusammengefasst ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz von der rechtlichen Beurteilung durch die Strafbehörden abgewichen ist und das Verhalten des Rekurrenten als schwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften im Sinn von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG qualifiziert hat.

Bei der Festsetzung der Dauer des Lernfahr- oder Führerausweisentzugs sind gemäss Art. 16 Abs. 3 SVG die Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen, namentlich die Gefährdung der Verkehrssicherheit, das Verschulden, der Leumund als Motorfahrzeugführer sowie die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen. Die Mindestentzugsdauer darf jedoch nicht unterschritten werden. Der Führerausweis wird nach einer schweren Widerhandlung für mindestens drei Monate entzogen (Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG). Diese Mindestentzugsdauer hat die Vorinstanz verhängt, weshalb die angefochtene Verfügung auch hinsichtlich der Massnahmedauer zu



bestätigen und die berufliche Angewiesenheit auf den Führerausweis nicht massnahmemindernd berücksichtigt werden kann.

4.- Zusammenfassend ergibt sich, dass der Rekurs abzuweisen ist. Dies hat zur Folge, dass die amtlichen Kosten, eine Entscheidgebühr von Fr. 1'200.– (vgl. Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12), dem Rekurrenten aufzuerlegen sind (Art. 95 Abs. 1 VRP). Zwar erging die angefochtene Verfügung am gleichen Tag, an welchem der Strafbefehl bei der Vorinstanz einging. Dem Strassenverkehrsamt kann trotzdem nicht vorgeworfen werden, dass sie den rechtskräftigen Abschluss des Strafverfahrens nicht abgewartet habe. Denn gemäss eigenen Angaben stellte der Rekurrent der Vorinstanz anfangs August eine Kopie des damals bereits in Rechtskraft erwachsenen Strafbefehls vom 3. Juni 2015 zu. Der Kostenvorschuss von Fr. 1'200.– ist mit der Entscheidgebühr zu verrechnen.

Entscheid:

1. Der Rekurs wird abgewiesen.
2. Der Rekurrent hat die amtlichen Kosten von Fr. 1'200.– zu bezahlen, unter Verrechnung

des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.