



Fall-Nr.: B 2016/63
Stelle: Verwaltungsgericht
Rubrik: Verwaltungsgericht
Publikationsdatum: 28.09.2017
Entscheiddatum: 28.09.2017

Entscheid Verwaltungsgericht, 28.09.2017

Strassenverkehrsrecht, Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG, Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 36 Abs. 2 SSV. Die Beschwerdeführerin hat das Signal „Kein Vortritt“ missachtet und einen vortrittsberechtigten Trolleybus zu einem im Linienverkehr unüblich starken Bremsmanöver gezwungen. Damit hat sie für die Passagiere des Busses eine konkrete Gefahr geschaffen. Die Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften wiegt mittelschwer (Verwaltungsgericht, B 2016/63).

Besetzung

Abteilungspräsident Eugster; Verwaltungsrichterin Bietenharder, Verwaltungsrichter Engeler; Gerichtsschreiber Scherrer

Verfahrensbeteiligte

A.Y.,

Beschwerdeführerin,

vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Manfred Dähler, Poststrasse 12, 9000 St. Gallen,

gegen

Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen, Unterstrasse 28,
9001 St. Gallen,



St.Galler Gerichte

Vorinstanz,

und

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Frongartenstrasse 5, 9001 St. Gallen,

Beschwerdegegner,

Gegenstand

Führerausweisentzug (Warnungsentzug)

Das Verwaltungsgericht stellt fest:

A. Am Dienstag, 24. März 2015, um 10.21 Uhr beobachteten zwei Polizisten der Stadtpolizei St. Gallen, welche von der Liegenschaft Bohl 2 aus das Geschehen auf dem Marktplatz überwachten, wie der Personenwagen mit dem amtlichen Kennzeichen SG 000000 auf der Marktgasse in Richtung Marktplatz gelenkt und bei der Wartelinie zum Signal „Kein Vortritt“ angehalten wurde. Von links näherte sich ein Trolleybus der Linie 4 in Richtung „Guggeien“. Weil die Lenkerin des Personenwagens die Fahrt fortsetzte, bremste die Lenkerin des Busses kräftig und hupte. Daraufhin beschleunigte die Lenkerin des Personenwagens ihr Fahrzeug, wodurch eine Kollision verhindert wurde. Die Stadtpolizei befragte am 26. März 2015 die Lenkerin des Busses und am 9. April 2015 A.Y., welche als Lenkerin des Personenwagens eruiert worden war, zum Vorfall. Am 20. April 2015 verzeigte sie A.Y. beim Untersuchungsamt St. Gallen wegen Missachtung des Signals „Kein Vortritt“ mit konkreter Gefährdung eines Linienbusses. Eine Kopie der Anzeige ging an das Strassenverkehrsamt. Mit Strafbefehl vom 18. Mai 2015 wurde A.Y. wegen Missachtung des Signals „Kein Vortritt“ mit konkreter Gefährdung eines Linienbusses mit CHF 300 gebüsst. Der Strafbefehl wurde



St.Galler Gerichte

rechtskräftig, nachdem A.Y. ihre Einsprache durch ihren Rechtsvertreter am 29. Juni 2015 zurückziehen liess.

B. Bereits vor dem Erlass des Strafbefehls eröffnete das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt am 27. April 2015 wegen des Vorfalls vom 24. März 2015 ein Administrativmassnahmeverfahren gegen A.Y. (geb. 1944) und stellte ihr die Anordnung einer vertrauensärztlichen Untersuchung in Aussicht. Ihr Rechtsvertreter, der am 26. Mai 2015 Einsicht in den Polizeirapport und am 18. Juni 2015 Kenntnis des letzten ärztlichen Attests zur Fahreignung von A.Y. erhalten hatte, verzichtete am 29. Juni 2015 auf Einwände. Der Vertrauensarzt befürwortete im Bericht vom 11. Juli 2015 die Fahreignung von A.Y. uneingeschränkt. In der Folge entzog das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt A.Y. am 11. August 2015 den Führerausweis wegen einer mittelschweren Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften – der vortrittsberechtigten Trolleybus habe nur durch ein „massives“ beziehungsweise „starkes“ Bremsen eine Kollision verhindern können und die konkrete Gefährdung, welche für die Passagiere des Busses bestanden habe, könne somit nicht mehr von der Hand gewiesen werden – für die Dauer eines Monats. In der Begründung wurde fälschlicherweise – und anders als in der Darstellung zur Gewährung des rechtlichen Gehörs, in welcher jedoch ebenfalls ein einmonatiger Warnungsentzug wegen einer mittelschweren Widerhandlung in Aussicht gestellt worden war – festgestellt, A.Y. habe einen Verkehrsunfall verursacht.

Die Verwaltungsrekurskommission wies den gegen die Verfügung vom 11. August 2015 erhobenen Rekurs am 25. Februar 2016 ab. Sie ging im Wesentlichen davon aus, Polizisten und Lenkerin des Trolleybusses führten nachvollziehbar aus, die Kollision sei unmittelbar bevorgestanden und habe nur knapp verhindert werden können. Der Bus habe massiv abgebremst werden müssen. Die exakte Distanz der Fahrzeuge bei der Fortsetzung der Fahrt durch A.Y. sowie die genaue Ausgangsgeschwindigkeit des Busses seien nicht von grosser Relevanz. Da die gefährdeten Verkehrsteilnehmer – nämlich die Buspassagiere – klar bestimmt werden könnten und die Kollision unmittelbar bevorgestanden sei, handle es sich nicht mehr um eine erhöhte abstrakte, sondern um eine konkrete Gefährdung. Sie hätten bei einer Kollision oder bereits durch das Abbremsen stürzen und sich erheblich verletzen können. Mangels geringer Gefahr



sei die Widerhandlung mittelschwer. Ob auch das Verschulden von A.Y. nicht mehr leicht sei, könne offen bleiben.

C. A.Y. (Beschwerdeführerin) erhob gegen den am 29. Februar 2016 versandten Rekursentscheid der Verwaltungsrekurskommission (Vorinstanz) mit Eingabe ihres Rechtsvertreters vom 15. März 2016 Beschwerde beim Verwaltungsgericht mit den Anträgen, unter Kosten- und Entschädigungsfolge und nach mündlicher Verhandlung sowie Befragung der zwei Polizeibeamten und der Lenkerin des Trolleybusses, eventuell der Einholung einer Expertise, sei der angefochtene Entscheid aufzuheben und von einer Administrativmassnahme, eventuell dem Warnungsentzug abzusehen.

Die Vorinstanz beantragte mit Vernehmlassung vom 7. April 2016 unter Verweis auf die Begründung des angefochtenen Entscheides die Abweisung der Beschwerde. Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (Beschwerdegegner) verzichtete mit Vermerk vom 11. April 2016 auf eine Vernehmlassung.

Auf die Begründung des angefochtenen Entscheides und die Ausführungen der Beschwerdeführerin zur Begründung ihres Rechtsbegehrens sowie die Akten wird, soweit wesentlich, in den Erwägungen eingegangen.

Darüber zieht das Verwaltungsgericht in Erwägung:

1. (...).

2. Die Beschwerdeführerin beantragt die Durchführung einer mündlichen Verhandlung im Beschwerdeverfahren. Da mit dem Entzug des Führerausweises zu Warnzwecken nach einer Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften ein Entscheid über die Stichhaltigkeit einer strafrechtlichen Anklage im Sinn von Art. 6 Ziff. 1 der Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (SR 0.101, EMRK) in Frage steht (vgl. BGE 133 II 331 E. 4.2, 121 II 22), hat die Beschwerdeführerin Anspruch darauf, dass im kantonalen Verfahren eine öffentliche Verhandlung durchgeführt wird (BGer 6A.47/2000 vom 23. Januar 2001 E. 1b mit Hinweis auf BGE 121 II 219 E. 2b). Im mehrinstanzlichen Verfahren muss mindestens



einmal vor einem Gericht mit voller Kognition eine öffentliche Verhandlung stattfinden, sofern die Parteien nicht ausdrücklich oder stillschweigend darauf verzichten (6P.95 und 6S.173/2006 vom 8. August 2006 E. 2.2.2 mit Hinweis auf BGE 125 II 417 E. 4f und 123 I 87 E. 2b/c). Im Administrativverfahren nach dem Strassenverkehrsgesetz wird die mündliche und öffentliche Verhandlung vor der Verwaltungsrekurskommission durchgeführt. Wird der Anspruch in jenem Verfahren nicht geltend gemacht, ist er verwirkt (GVP 2015 Nr. 63). Die Beschwerdeführerin hat in der Rekurseingabe vom 27. August 2015 und in der Rekursergänzung vom 14. September 2015 vor Vorinstanz eine mündliche „Hauptverhandlung“ beantragt. Am 12. Februar 2016 hat sie jedoch ausdrücklich auf einen „mündlichen Vortrag an der Hauptverhandlung verzichtet“ (act. 7/14). Unter diesen Umständen hat sie keinen Anspruch mehr darauf, dass die Angelegenheit vor einem Gericht mündlich verhandelt wird. Der Antrag ist deshalb abzuweisen.

3. Nach Art. 16 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, SVG) wird nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz (SR 741.03, OBG) ausgeschlossen ist, der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen. Das Gesetz unterscheidet in Art. 16a bis 16c SVG zwischen leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlungen. 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 Ingress und lit. a SVG). Eine schwere Widerhandlung liegt vor, wenn durch eine grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen oder in Kauf genommen wird (Art. 16c Abs. 1 Ingress und lit. a SVG). Die mittelschwere Widerhandlung (Art. 16b Abs. 1 Ingress und lit. a SVG) stellt einen Auffangtatbestand dar. Sie liegt vor, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten Widerhandlung und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung gegeben sind (vgl. BGE 135 II 138 E. 2.2.2). Zu prüfen ist, ob die Beschwerdeführerin eine Verkehrsregel verletzt (dazu nachfolgend Erwägung 4) und dadurch eine mittelschwere Widerhandlung begangen hat (dazu nachfolgend Erwägung 5) und welche Administrativmassnahme gegebenenfalls gerechtfertigt ist (dazu nachfolgend Erwägung 6).



4. Zumal die Beschwerdeführerin beantragt, es sei von einer Administrativmassnahme – mithin auch von einer Verwarnung – abzusehen, ist vorab zu klären, ob sie am 24. März 2015 um 10.21 Uhr beim Befahren der Einmündung der Marktgasse auf den Marktplatz Verkehrsregeln verletzt hat.

4.1. Gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG sind Signale zu befolgen. Das Signal „Kein Vortritt“ verpflichtet den Führer, den Fahrzeugen auf der Strasse, der er sich nähert, den Vortritt zu gewähren (Art. 36 Abs. 2 Satz 1 der Signalisationsverordnung; SR 741.21, SSV). Wer zur Gewährung des Vortritts verpflichtet ist, darf den Vortrittsberechtigten gemäss Art. 14 Abs. 1 Satz 1 der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11, VRV) in seiner Fahrt nicht behindern. Die Rechtsprechung bejaht eine Behinderung, falls der Berechtigte seine Fahrweise brüsk ändern muss, das heisst vor, auf oder kurz nach einer Verzweigung zu brüskem Bremsen, Beschleunigen oder Ausweichen gezwungen wird, gleichgültig ob es zu einem Zusammenstoss kommt oder nicht (vgl. BGer 6B_930/2013 vom 3. Februar 2014 E. 2.3 mit Hinweis auf BGE 114 IV 146). Die Begriffseinschränkung – früher wurde eine Behinderung bereits angenommen, wenn der Vortrittsberechtigte seine Fahrt nicht gleichmässig und ungestört fortsetzen konnte – soll den besonderen Verhältnissen bei hohem Verkehrsaufkommen Rechnung tragen. Das darf aber nicht zur Entwertung des Vortrittsrechts – einer Grundregel des Strassenverkehrs – führen. Solche Regeln müssen klar und einfach zu handhaben sein. Deshalb ist unter dem Gesichtspunkt von Art. 14 Abs. 1 VRV eine erhebliche Behinderung nur ausnahmsweise zu verneinen. Die Erheblichkeit der Behinderung kann nicht davon abhängen, ob der Vortrittsberechtigte diese erwartet und sich darauf einstellt, dass sie sich verwirklichen könnte. Er darf grundsätzlich davon ausgehen, dass sein Recht beachtet wird. Er muss das zur Abwendung der Gefahr Zumutbare erst vorkehren, wenn konkrete Anhaltspunkte erkennen lassen, dass der andere Verkehrsteilnehmer sich nicht richtig verhalten wird (vgl. BGer 6B_453/2012 vom 19. Februar 2013 E. 2.2.2, 6B_821/2014 vom 2. April 2015 E. 1.3).

4.2. Der Strafbefehl vom 18. Mai 2015 ist nach Rückzug der Einsprache am 29. Juni 2015 rechtskräftig geworden. Im Strafbefehl selbst wird als Sachverhalt die Missachtung des Signals „Kein Vortritt“ mit konkreter Gefährdung eines Linienbusses festgestellt. Dabei handelt es sich indessen um eine rechtliche Würdigung. In tatsächlicher Hinsicht hat die Sachbearbeiterin mit staatsanwaltlichen Befugnissen auf



die Darstellung im Polizeirapport vom 20. April 2015 sowie die Protokolle der polizeilichen Befragungen der Lenkerin des Busses am 26. März 2015 und der Beschwerdeführerin am 9. April 2015 abgestellt. Das mit dem Vorfall vom 24. März 2015 zusammenhängende Administrativverfahren war bereits am 27. April 2015 eröffnet worden. Unter diesen Umständen musste die rechtskundig vertretene Beschwerdeführerin davon ausgehen, dass entsprechend dem Grundsatz der Bindung der Administrativbehörde an die tatsächlichen Feststellungen im Strafverfahren (vgl. insbesondere BGE 119 Ib 158 E. 3c/aa) auch die Administrativbehörden ihrer Beurteilung den Polizeirapport und die Befragungsprotokolle zugrunde legen würden. Daran vermag nichts zu ändern, dass der Beschwerdegegner einen Warnungsentzug erst am 14. Juli 2015 ins Auge fasste, nachdem die Fahreignung der 1944 geborenen Beschwerdeführerin nach einer vertrauensärztlichen Untersuchung zu bejahen war. Abgesehen davon führt auch die eigenständige Feststellung der Tatsachen durch die Administrativbehörde nicht zu einem vom Strafbefehl abweichenden Ergebnis.

4.3. Die Vorinstanz stellte fest, die Lenkerin eines vortrittsberechtigten Linienbusses habe massiv beziehungsweise stark abbremsen müssen, weil die vortrittsbelastete Beschwerdeführerin bei der Wartelinie zum Signal „Kein Vortritt“ an der Einmündung der Marktgasse auf den Marktplatz die Fahrt mit ihrem Personenwagen fortgesetzt habe. Gleichzeitig habe die Beschwerdeführerin ihren Personenwagen beschleunigt. Nur so habe eine Kollision vermieden werden können. Nach der Darstellung in der Beschwerde (Rz. 59) hatte die Beschwerdeführerin im Zeitpunkt, als die Lenkerin des Busses die Lichthupe betätigt habe, um ihr anzuzeigen, dass die Fahrspur des Busses bis zu dessen Durchfahrt geräumt sein müsse, diese Fahrspur bereits überquert gehabt und sei ihm nicht im Weg gestanden.

Die Beschwerdeführerin zieht zwar die Sachverhaltsschilderungen der Polizei und der Lenkerin des Busses, soweit es um Angaben zu Distanzen und Geschwindigkeiten geht, mit einem gewissen Recht in Zweifel. Die Aussagen können diesbezüglich teilweise widersprüchlich – der Personenwagen sei (bei der Wartelinie) losgefahren, als der Bus fünf bis sechs Meter entfernt gewesen sei (Antwort zu Frage 6 der polizeilichen Befragung; act. 2/12); zu diesem Zeitpunkt (als die Lenkerin des Busses die Hupe betätigte) sei der Personenwagen fünf bis sechs Meter vor dem Bus quer zu dessen Fahrspur gestanden (Frage 13 der polizeilichen Befragung der Beschwerdeführerin;



act. 2/10) – erscheinen und geben physikalisch unwahrscheinliche Abläufe des Geschehens – keine Kollision bei Einleitung der Bremsung des Busses selbst bei Bremsbereitschaft, als der Personenwagen der Beschwerdeführerin fünf bis sechs Meter vor dem Bus an der Wartelinie losfuhr – wieder. Indessen stellt sie in ihrer Darstellung des Sachverhalts nicht ausdrücklich in Abrede, dass die Kollision nur durch ein Bremsmanöver des Busses und die Beschleunigung ihres Personenwagens vermieden wurde.

Aus den Aussagen der Beteiligten und der den Vorfall beobachtenden Polizisten ist abzuleiten, dass die Lenkerin des Busses aufgrund des Verkehrsverhaltens der Beschwerdeführerin zu einem für einen Trolleybus im Linienverkehr unüblich starken Bremsmanöver gezwungen wurde. Die den Vorfall beobachtenden Polizisten stellten fest, dass die Lenkerin des Trolleybusses ihr schweres Gefährt massiv habe abbremsen müssen, weil die Beschwerdeführerin ihre Fahrt – nachdem sie an der Wartelinie zum Signal „Kein Vortritt“ angehalten hatte – wieder aufnahm, obwohl sich von links ein Linienbus der Verzweigung näherte. Den Schilderungen der Lenkerin des Busses ist zu entnehmen, dass sie in der konkreten Situation abzuwägen hatte, ob sie durch eine Vollbremsung eine Kollision vermeiden – “ich versuche jeweils eine Vollbremsung zu verhindern, damit die Passagiere im Innern des Busses nicht stürzen“ (Antwort zu Frage 8 der polizeilichen Befragung der Lenkerin des Busses; act. 2/12) – oder mit einem bloss brüskten Bremsmanöver eine allenfalls geringfügige Kollision – “zuerst dachte ich, ich würde mit der Front meines Busses gegen die hintere, linke Ecke des Personenwagens prallen“ (Antwort zu Frage 6 der polizeilichen Befragung der Lenkerin des Busses; act. 2/12) – in Kauf nehmen sollte. Die Lenkerin des Busses fuhr nach dem Vorfall mit Herzklopfen die Haltestelle Marktplatz an (Antwort zu Frage 7 der polizeilichen Befragung der Lenkerin des Busses; act. 2/12). Dass die Beschwerdeführerin den von links nahenden Trolleybus nicht wahrgenommen hatte, als sie ihre Fahrt an der Wartelinie wieder aufnahm, ist aus ihren eigenen unterschriftlich bestätigten Schilderungen gegenüber der Polizei zu schliessen. Sie habe sich auf einen rechts stillstehenden Bus vor dem McDonalds in Fahrtrichtung Bahnhof konzentriert. Nach links habe sie nicht mehr geschaut. Auf einmal habe sie von links das Blinken einer Lichthupe bemerkt. Zu diesem Zeitpunkt habe sie den von links nahenden Bus zum ersten Mal gesehen. In der Folge habe sie ihren Wagen beschleunigt (Antwort zu Frage 10 der polizeilichen Befragung der Beschwerdeführerin;



act. 2/10). Dass die Beschwerdeführerin den vortrittsberechtigten Bus erst in einem Moment wahrnahm, in welchem eine Kollision nur noch einerseits durch ein bruskes Bremsmanöver der Lenkerin des Busses und andererseits durch das Beschleunigen des Personenwagens durch die Beschwerdeführerin vermieden werden konnte, wird auch durch die Wahrnehmung der Lenkerin des Busses bestätigt, die aus dem Gesichtsausdruck ableitete, dass die Beschwerdeführerin ob des Hupsignals erschrak (Antwort zu Frage 6 der polizeilichen Befragung der Lenkerin des Busses; act. 2/12).

4.4. Zusammenfassend ergibt sich, dass die vorinstanzliche Feststellung des Sachverhalts im Einklang mit dem Kern der Aussagen der Beteiligten und der den Vorfall beobachtenden Polizisten steht. Nachdem die Angaben zu Distanzen und Geschwindigkeiten bereits kurz nach dem Vorfall nicht einheitlich waren, ist ohne weiteres davon auszugehen, dass eine erneute Befragung der Polizisten, der Lenkerin des Busses und der Beschwerdeführerin zweieinhalb Jahre nach dem Vorfall keine zuverlässigere Klärung dieser Details des Ereignisablaufs bringen würde. Ein Gutachten müsste ebenfalls davon ausgehen, dass die Kollision aufgrund eines Bremsmanövers des Linienbusses und der Beschleunigung des Personenwagens durch die Beschwerdeführerin vermieden wurde. Um das Ausmass der konkreten Gefährdung der Buspassagiere quantifizieren zu können, wäre die vom Bremsvorgang ausgelöste Geschwindigkeitsverzögerung zu ermitteln. Da allerdings auch ein Gutachter für Ausgangsgeschwindigkeiten und Distanzen Annahmen treffen müsste, könnte ein solches Gutachten lediglich eine Bandbreite der denkbaren Verzögerungswerte ermitteln (vgl. dazu auch BGer 6B_821/2014 vom 2. April 2015 E. 1.4). Unter diesen Umständen ist in vorweggenommener Beweiswürdigung davon auszugehen, dass die Überzeugung des Gerichts durch die Abnahme der von der Beschwerdeführerin beantragten Beweismittel nicht geändert würde (vgl. dazu BGE 136 I 229 E. 5.3). Die Anträge auf Einvernahme von Zeugen und Einholung eines Gutachtens sind deshalb abzuweisen. In der Folge erweisen sich auch die Rügen, die Vorinstanz habe – indem sie den entsprechenden Beweisanträgen im Rekursverfahren nicht folgte – das rechtliche Gehör der Beschwerdeführerin verletzt und den Sachverhalt fehlerhaft oder unvollständig festgestellt, als unbegründet.

Die Beschwerdeführerin hat demnach am 24. März 2015 um 10.21 Uhr als Lenkerin des Personenwagens mit dem amtlichen Kennzeichen SG 000000 das Signal „Kein



Vortritt“ bei der Einmündung der Marktgasse auf den Marktplatz in St. Gallen missachtet und einen von links kommenden vortrittsberechtigten Trolleybus zu einem im Linienverkehr unüblich starken Bremsmanöver gezwungen. Dadurch hat sie Art. 27 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 36 Abs. 2 SSV und Art. 14 Abs. 1 VRV verletzt.

5. Ist die von der Beschwerdeführerin verursachte Gefährdung nicht mehr als gering (dazu nachfolgend Erwägung 5.1) oder ihr Verschulden nicht mehr als leicht (dazu nachfolgend Erwägung 5.2) zu qualifizieren, ist die Annahme einer leichten Widerhandlung im Sinn von Art. 16a Abs. 1 Ingress und lit. a SVG ausgeschlossen.

5.1. Die Anordnung eines Warnungsentzugs setzt eine vom Lenker verschuldete, konkrete oder jedenfalls erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Personen voraus. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder eine abstrakte Gefährdung geschaffen worden ist, kann nicht aufgrund der blossen Feststellung einer Verkehrsregelverletzung beurteilt werden, sondern hängt von der konkreten Situation ab, in welcher sie begangen wird. Eine abstrakte Gefährdung als solche reicht nicht aus. Eine erhöhte abstrakte Gefahr besteht, wenn die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung naheliegt (vgl. BGer 1C_267/2010 vom 14. September 2010 E. 3.2 mit Hinweis auf BGer 1C_3/2008 vom 18. Juli 2008 E. 5.2, BGE 131 IV 133 E. 3.2). Vor diesem Hintergrund hat das Bundesgericht eine geringe Gefahr angenommen, wenn die Verkehrsregelverletzung letztlich als Folge eines Zusammenspiels unglücklicher Umstände erscheint (vgl. BGer 1C_267/2010 vom 14. September 2010 E. 3.2; BGE 127 II 302 E. 3d).

Für den vorliegenden Fall gilt es zu berücksichtigen, dass die Beschwerdeführerin einem Trolleybus im Linienverkehr den Vortritt verwehrte. Die ungenügende Aufmerksamkeit der Beschwerdeführerin hat zwar nicht zu einer Kollision und zu tatsächlichen Verletzungen anderer Verkehrsteilnehmer geführt, aber doch eine konkrete Gefahr für die Lenkerin und die von ihr auf zwanzig Personen geschätzten Passagiere des Linienbusses geschaffen. Um eine Kollision mit dem Personenwagen der Beschwerdeführerin zu vermeiden, musste die Lenkerin des Trolleybusses unüblich stark bremsen. Das genaue Ausmass der Bremsung ist zwar nicht bekannt. In einem Trolleybus im Linienverkehr, in welchem regelmässig Passagiere auch während der Fahrt stehen und sich – insbesondere wie vorliegend vor Haltestellen – zum Ausstieg



bewegen, kann auch eine nur unwesentlich über dem üblicherweise zu Erwartenden liegende Bremsung zu Verletzungen führen. Dass sich tatsächlich niemand verletzte, ist zudem vor allem dem Umstand zu verdanken, dass die Lenkerin des Trolleybusses im Interesse der Passagiere auf eine Vollbremsung verzichtete und – für den Fall, dass die Beschwerdeführerin ihren Personenwagen nicht ausreichend beschleunigt hätte – eine Kollision bei relativ tiefer Geschwindigkeit in Kauf nahm. Hätte sich die Lenkerin des Trolleybusses für eine Vollbremsung entschieden, wäre die Gefahr der Verletzung von Passagieren noch näher gelegen. Die Gefährdung blieb deshalb insoweit nicht abstrakt, als die Kollision nur knapp vermieden wurde und die Möglichkeit der Verletzung von Buspassagieren bereits bei der für den Linienverkehr unüblich starken Bremsung des Trolleybusses nahe lag. Offen bleiben kann unter diesen Umständen, ob die Beschwerdeführerin zugleich eine erhöhte abstrakte Gefährdung für allfällige Verkehrsteilnehmer, auf welche ihr der Trolleybus die Sicht versperrte, geschaffen hat, weil sie mit der Beschleunigung beim Linksabbiegen möglicherweise eine Geschwindigkeit erreichte, welche den Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht mehr angepasst war.

5.2. Im Übrigen erscheint auch das Verschulden der Beschwerdeführerin nicht mehr als leicht. Beim Vortrittsrecht handelt es sich um eine Grundregel des Strassenverkehrs. Schwierige Verkehrsbedingungen setzen die geforderte Sorgfalt allgemein herauf (BGer 1C_61/2015 vom 1. Mai 2015 E. 3.5).

Die Verkehrssituation bei der Einmündung der Marktgasse auf den Marktplatz ist komplex. Der Marktplatz, in welchen die Beschwerdeführerin nach links einbog, ist insbesondere ein Knotenpunkt für zahlreiche Linien des öffentlichen Verkehrs, über welchen – nebst dem privaten Individualverkehr mit Automobilen, Fahrrädern und Fussgängern – Taxis, Postautos, Auto- und Trolleybusse und die Trogenerbahn geführt werden. Dieser Umstand verlangt von Motorfahrzeuglenkern, welche von der Marktgasse in den Marktplatz einbiegen wollen und den anderen aus verschiedenen Richtungen nahenden regelmässig zahlreichen Verkehrsteilnehmern den Vortritt belassen müssen, eine erhöhte Aufmerksamkeit. Daran darf vor allem auch nichts ändern, wenn der Zweck der Fahrt die Suche nach einem Parkplatz ist. Die Beschwerdeführerin schildert denn auch selbst, dass ihre Aufmerksamkeit – nach einem Blick nach links zu den Taxistandplätzen – auf einen von rechts kommenden Bus



gerichtet war. Anschliessend hat sie sich nicht erneut gegen links darüber vergewissert, dass sich kein vortrittsberechtigtes Fahrzeug nähert. Den Trolleybus hat sie – entsprechend ihrer eigenen Schilderung – erst wahrgenommen, als er mit einem Warnsignal auf sich aufmerksam machte. Damit wurde sie den Anforderungen an die von der Verkehrssituation gebotenen Aufmerksamkeit nicht gerecht.

5.3. Somit ist die von der Beschwerdeführerin begangene Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften sowohl mangels geringer Gefahr für die Sicherheit anderer als auch mangels leichten Verschuldens nicht mehr als leicht im Sinn von Art. 16a Abs. 1 Ingress und lit. a SVG, sondern als mittelschwer im Sinn von Art. 16b Abs. 1 Ingress und lit. a SVG zu bewerten. Die Bejahung einer mittelschweren Widerhandlung beruht im Übrigen nicht auf der Bindungswirkung des Strafbefehls und steht auch nicht im Widerspruch zu ihm. Die Sachbearbeiterin mit staatsanwaltlichen Befugnissen hat die Beschwerdeführerin im ordentlichen Strafverfahren – und nicht im Ordnungsbussenverfahren – in Anwendung von Art. 90 Ziff. 1 SVG gebüsst. Diese Bestimmung umfasst sowohl die leichte als auch die mittelschwere Widerhandlung (vgl. BGE 128 II 139 E. 2c).

6. Nach einer mittelschweren Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen (Art. 16b Abs. 2 Ingress und lit. a SVG). Die gesetzliche Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden (Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG; vgl. BGE 141 II 220 E. 3.3.3, 135 II 334 E. 2.2, 138 E. 2.4, 132 II 234 E. 2). Die Vorinstanz hat demnach die vom Beschwerdegegner angeordnete Entzugsdauer von einem Monat zu Recht nicht beanstandet.

7. (...).

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht zu Recht:

- 1.** Die Beschwerde wird abgewiesen.
- 2.** Die Beschwerdeführerin bezahlt die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens von CHF 1'500 unter Verrechnung mit ihrem in gleicher Höhe geleisteten Kostenvorschuss.



3. Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt.

Der Abteilungspräsident

Der Gerichtsschreiber

Eugster

Scherrer