Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz
Kammer III

III 2020 113

Entscheid vom 24. August 2020

Besetzung

lic.iur. Gion Tomaschett, Vizepräsident
Monica Huber-Landolt, Richterin
lic.iur. Karl Gasser, Richter
MLaw Aaron Steiner, a.o. Gerichtsschreiber

Parteien

A._____,
Beschwerdeführer,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr.iur. B._____,
, B._____,

gegen

Verkehrsamt, Schlagstrasse 82, Postfach 3214, 6431 Schwyz,
Vorinstanz,

Gegenstand

Strassenverkehrsrecht (Führerausweisentzug)

Sachverhalt:

A. Mit Verfügung vom 29. Mai 2020 hat das kantonale Verkehrsamt gegenüber A._____ (geb. A._____1985) einen Entzug des Führerausweises für vier Monate angeordnet mit der folgenden Begründung:

> Am 21.02.2020 lenkten Sie auf der Schönbodenstrasse in Rapperswil einen Personenwagen. Sie beabsichtigten, bei der Kreuzung zur neuen Jonastrasse geradeaus in die Kreuzstrasse zu fahren. Dabei spurten Sie auf dem einspurigen Einspurstreifen rechtsseitig ein und fuhren an einem auf dieser Spur fahrenden und nach links abbiegenden anderen Fahrzeuglenker rechts vorbei. In der Folge kam es zur Kollision mit diesem.
>
> Es handelt sich dabei um eine mittelschwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften im Sinne von Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG.
>
> Nach einer mittelschweren Widerhandlung muss der Führerausweis für mindestens vier Monate entzogen werden, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren oder mittelschweren Widerhandlung entzogen war (Art. 16b Abs. 2 lit. b SVG).
>
> Im Massnahmenregister weisen Sie folgende Eintragung(-en) auf:

Verfügungs-datum	Verfügende Behörde	Massnahme	Ablauf	Schweregrad der Widerhandlung
02.09.2010	SZ	Aberkennung des ausländischen Führerausweises und Anordnung neue Führerprüfung	30.10.2010	
30.10.2010	SZ	Aufhebung		
06.07.2018	SZ	1 Mt. Entzug des Ausweises	25.12.2018	mittelschwer

In Dispositiv-Ziffer 4 der Verfügung vom 29. Mai 2020 hat das Verkehrsamt einer allfälligen Beschwerde ans Gericht die aufschiebende Wirkung entzogen.

B. Gegen diese am 2. Juni 2020 eingegangene Verfügung liess A._____ fristgerecht am 22. Juni 2020 beim Verwaltungsgericht Beschwerde einreichen mit den folgenden Rechtsbegehren:

1. Es sei der Vorfall vom 21. Februar 2020 als leichte Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz zu qualifizieren und die Dauer des Führerausweisentzuges auf einen Monat festzulegen und dem Beschwerdeführer der Führerausweis zurückzusenden.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zzgl. MwSt.

Eine Wiederherstellung der vom Verkehrsamt entzogenen aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde wurde vom Beschwerdeführer nicht beantragt.

C. Mit Vernehmlassung vom 2. Juli 2020 beantragte das Verkehrsamt, die Beschwerde sei vollumfänglich abzuweisen, soweit auf diese einzutreten sei, unter Kostenfolgen zulasten des Beschwerdeführers.

D. Zu dieser Vernehmlassung nahm der Beschwerdeführer in einer Eingabe vom 30. Juli 2020 Stellung, ohne einen Antrag auf Wiederherstellung der entzogenen aufschiebenden Wirkung zu stellen.

E. In einer Eingabe vom 10. August 2020 an das Verkehrsamt ersuchte der Beschwerdeführer um Rücksendung des Führerausweises zur Vermeidung einer möglicherweise übermässigen Entzugsdauer für den Fall, dass das Gericht die Beschwerde gutheissen sollte. Das Verkehrsamt leitete diese Eingabe ans Gericht weiter (Eingang am 12.08.2020).

Am 14. August 2020 erkundigte sich B. telefonisch beim Gericht, ob der Beschwerdeführer seinen Führerausweis beim Verkehrsamt abholen könne. In der gerichtlichen (telefonischen) Antwort wurde u.a. sinngemäss festgehalten, dass bislang kein Begehren um Wiederherstellung der entzogenen aufschiebenden Wirkung der Beschwerde eingegangen sei.

Daraufhin liess der Beschwerdeführer noch am 14. August 2020 dem Gericht ein Begehren um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gemäss § 42 Abs. 3 VRP einreichen. In der schriftlichen Antwort des Gerichts wurde darauf hingewiesen, dass der Fall für die nächste Kammersitzung traktandiert sei und das Begehren vom 14. August 2020 mit der Hauptsache behandelt werde.

Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.1 Verstösse gegen das Strassenverkehrsrecht können sowohl straf- als auch verwaltungsrechtliche Folgen zeitigen.

1.2 In strafrechtlicher Hinsicht enthält das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) in Art. 90 ff. SVG mehrere Strafbestimmungen mit unterschiedlichen Strafandrohungen, die von Busse bis zu einer Freiheitsstrafe von einigen Jahren reichen. Namentlich wird gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG mit Busse bestraft, wer ohne qualifizierendes Element gegen die Verkehrsregeln verstösst (sog. einfache Verkehrsregelverletzung; Art. 90 Abs. 1 SVG); mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (sog. grobe Verkehrsregelverletzung; Art. 90 Abs. 2 SVG). Nach Art. 100 Ziff. 1 zweiter Satz SVG kann in besonders leichten Fällen von der Strafe Umgang genommen werden.

1.3 In administrativer Hinsicht wird gemäss Art. 16 SVG unter anderem nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften der Führerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen (Abs. 2); bei der Festsetzung

der Dauer des Entzugs sind die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen, namentlich die Gefährdung der Verkehrssicherheit, das Verschulden, der Leumund als Motorfahrzeugführer sowie die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen, wobei die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden darf (Abs. 3).

Das Gesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a-c SVG). Gemäss Art. 16a SVG begeht eine leichte Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft, sofern ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Abs. 1 lit. a). Nach einer leichten Widerhandlung wird die fehlbare Person abgesehen von erschwerenden Umständen verwarnt (vgl. Abs. 2 und 3); in besonders leichten Fällen wird auf jegliche Massnahme verzichtet (Abs. 4).

Eine mittelschwere Widerhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG). Nach einer mittelschweren Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen (Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG). Wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis der Ausweis einmal wegen einer schweren oder mittelschweren Widerhandlung entzogen war, beträgt die Mindestentzugsdauer bei einer mittelschweren Widerhandlung vier Monate (Art. 16b Abs. 2 lit. b SVG).

Leichte und mittelschwere Widerhandlungen werden von Art. 90 Abs. 1 SVG als einfache Verkehrsregelverletzungen erfasst (BGE 135 II 138 Erw. 2.4 S. 143 f.).

1.4 Nach der Rechtsprechung stellt die mittelschwere Widerhandlung nach Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG einen Auffangtatbestand dar. Sie liegt vor, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten Widerhandlung nach Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG gegeben sind.

Die Annahme einer schweren Widerhandlung setzt kumulativ eine qualifizierte objektive Gefährdung und ein qualifiziertes Verschulden voraus. Ist die Gefährdung gering, aber das Verschulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt eine mittelschwere Widerhandlung vor. Gleiches gilt bei einer mittelgrossen Gefährdung und einem mittelschweren oder schweren Verschulden. Eine Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 16a-c SVG ist bei einer konkreten oder auch bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung zu bejahen. Eine erhöhte abstrakte Gefahr besteht, wenn die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung naheliegt. Welche Art

der Gefährdung vorliegt, ist anhand der jeweiligen Verhältnisse im Einzelfall zu beurteilen (vgl. BGE 136 II 447 Erw. 3.2 S. 452; Urteil des Bundesgerichts 1C_650/2017 vom 28.03.2018 Erw. 2.1, mit Hinweisen).

1.5 Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist die Verwaltungsbehörde grundsätzlich an die Tatsachenfeststellungen des Strafgerichts gebunden. Sie darf davon nur abweichen, wenn sie Tatsachen feststellt und ihrem Entscheid zugrunde legt, die dem Strafrichter unbekannt waren, wenn sie zusätzliche Beweise erhebt oder wenn der Strafrichter bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht alle Rechtsfragen abgeklärt, namentlich die Verletzung bestimmter Verkehrsregeln übersehen hat (siehe BGE 124 II 234 Erw. 3 S. 237). Nicht gebunden ist die Verwaltungsbehörde an die rechtliche Beurteilung, namentlich des Verschuldens, des Strafgerichts. Der Warnungsentzug ist eine der Strafe ähnliche, aber von ihr unabhängige Verwaltungsmassnahme mit präventivem Charakter, die primär die Erziehung des fehlbaren Fahrzeuglenkers im Interesse der Verkehrssicherheit und nicht dessen Bestrafung bezweckt, auch wenn sie mitunter vom Betroffenen als Strafe empfunden wird. Die straf- und die verwaltungsrechtliche Beurteilung der Schwere eines strassenverkehrsrechtlich massgeblichen Fehlverhaltens müssen sich daher nicht zwingend decken (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_564/2019 vom 28.05.2020 Erw. 3.2 mit Verweis auf BGE 136 I 345 Erw. 6.4 S. 350 und 136 II 447 Erw. 3.1 S. 451; BGE 133 II 331 Erw. 4.2 und 4.3 S. 336 f.; 128 II 173 Erw. 3b und 3c S. 175 ff.; Urteil des Bundesgerichts 1C_263/2019 vom 25.02.2020 Erw. 3.2).

2. Strafrechtlich wurde der Beschwerdeführer wegen einer einfachen Verkehrsregelverletzung zu einer Busse von Fr. 400.-- verurteilt mit der folgenden Kurzbegründung: "Ungenügender Abstand beim Vorbeifahren". Den Sachverhalt hat der betreffende Strafrichter (bzw. Sachbearbeiter mit staatsanwaltlichen Befugnissen des Untersuchungsamts Uznach) im Strafbefehl vom 25. März 2020 wie folgt umschrieben:

> Am Freitag, 21. Februar 2020, 10.55 Uhr, fuhr B [= Beschwerdeführer] mit seinem Personenwagen P… in 8640 Rapperswil, auf der Schönbodenstrasse in Richtung Neue Jonastrasse. Auf dem Einspurstreifen der Schönbodenstrasse spurte B rechtseitig ein und fuhr mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h rechtseitig am linksabbiegenden, kurz davor losfahrenden Personenwagen C…, gelenkt durch A…, vorbei. Indem B zu nahe am abbiegenden Personenwagen vorbeifuhr, kam es auf dem Fahrstreifen der Neuen Jonastrasse zu einer Streifkollision der beiden Fahrzeuge, wobei die linke hintere Fahrzeugseite des Personenwagens P mit der rechten vorderen Fahrzeugseite des Personenwagens C kollidierte. Durch den Unfall hat sich keine Person verletzt.

3. In der Beschwerde wird u.a. vorgebracht, dass die Vorinstanz den Sachverhalt in der angefochtenen Verfügung ungenügend und unvollständig festgestellt sowie das rechtliche Gehör verletzt habe. Namentlich macht der Beschwerdeführer vor Gericht sinngemäss geltend:

- dass er ortskundig sei und am betreffenden Freitagvormittag an der Kreuzung neue Jonastrasse/ Kreuzstrasse von der Schönbodenstrasse herkommend geradeaus in die Kreuzstrasse fahren wollte;
- dass ein anderer Strassenverkehrsteilnehmer [nachfolgend A] von der Schönbodenstrasse nach links in die neue Jonastrasse einbiegen wollte;
- dass es zwischen den Beteiligten zu einer Streifkollision gekommen sei, wobei das Fahrzeug des Beschwerdeführers hinten links und das Fahrzeug des anderen Strassenverkehrsteilnehmers (A) vorne rechts gering beschädigt worden sei;
- dass sich auf der Schönbodenstrasse an der Kreuzung Schönbodenstrasse - Neue Jonastrasse - Kreuzstrasse eine Bodenmarkung zur Strassenverkehrsführung befinde, welche deutlich aufzeige, dass an dieser Kreuzung entweder nach links in die Neuer Jonastrasse eingebogen oder geradeaus in die Kreuzstrasse gefahren werden dürfe;
- dass (wie auch eine aktenkundige Aufnahme zeige) an dieser Verzweigung die meisten Strassenverkehrsteilnehmer nebeneinander einspuren würden, da dies die Strassenverhältnisse (Fahrbahnbreite von 5 m) zulassen würden;
- dass der Beschwerdeführer mit der gebotenen Aufmerksamkeit und dem notwendigen Abstand in die Kreuzstrasse gefahren sei und die Streifkollision erst bemerkt habe, "als er bereits fast am anderen Strassenverkehrsteilnehmer vorbei gefahren sei" (Beschwerde, S. 4, Ziff. 4);
- dass angesichts des geringen Sachschadens, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und nach allgemeiner Lebenserfahrung davon auszugehen sei, dass sich der Unfallhergang anders zugetragen habe, als in der angefochtenen Verfügung angenommen werde, konkret, dass der *andere* Verkehrsteilnehmer unaufmerksam gewesen sei; es liege kein Hinweis vor, dass der Beschwerdeführer nicht den Verhältnissen entsprechend aufmerksam gewesen sei. Von einer Streifkollision könne nicht abgeleitet werden, dass ein Verschulden seitens des Beschwerdeführers vorliege und dies als mittelschwere Widerhandlung zu qualifizieren sei;
- im Übrigen habe es die Vorinstanz unterlassen, die Sachverhaltsvariante hinsichtlich des Unfallhergangs abzuklären, welche der Beschwerdeführer in seiner Stellungnahme vom 13. Mai 2020 vorgebracht habe.

4.1 Nach Art. 26 Abs. 1 SVG muss sich jedermann im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Diese Bestimmung normiert ein Gefährdungsverbot und überdies ein Behinderungsverbot (vgl. Gerhard Fiolka, in: Basler Kommentar zum SVG N 3 und N 5 zu Art. 26 SVG). Gefährdung meint eine abstrakte Gefährdung von Leib und Leben, akzessorisch auch des Eigentums. Eine

Gefährdung liegt dann vor, wenn eine Verhaltensweise dazu geeignet ist, Leib und Leben anderer in Gefahr zu bringen (Fiolka, a.a.O., N 20 zu Art. 26 SVG).

4.2.1 Art. 34 Abs. 4 SVG normiert, dass gegenüber allen Strassenbenützern ausreichender Abstand zu wahren ist, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinander fahren. Als Abstand gilt die seitliche Distanz zu anderen Verkehrsteilnehmern (beim Überholen, Kreuzen, Nebeneinanderfahren und Vorbeifahren, vgl. Philippe Weissenberger, SVG-Kommentar, 2. Aufl., N 42 zu Art. 34 SVG).

4.2.2 Ob der seitliche Abstand angemessen ist, hängt neben der Geschwindigkeit, mit der z.B. überholt wird, und anderen Umständen - wie den Strassen- oder Sichtverhältnissen - wesentlich von der Art des zu überholenden Strassenbenützers und seinem erkennbaren oder voraussehbaren Verhalten ab. Je geringer der seitliche Abstand bemessen wird, desto näher liegt die Gefahr eines Zusammenstosses oder Unfalles. Dies gilt gleichermassen für das Überholen von Fussgängern, Radfahrern, Motorfahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmern sowie beim Vorbeifahren an ihnen (vgl. Weissenberger, a.a.O., N 48 zu Art. 34 SVG mit Verweis auf das Urteil des Bundesgerichts 6B_275/2012 vom 26.12.2012).

5. Im konkreten Fall ist unbestritten und erstellt, dass es am 21. Februar 2020 (Freitagvormittag) in der Stadt Rapperswil auf der genannten Strassenkreuzung zu einer Streifkollision zwischen zwei Personenwagen gekommen ist. Den vorliegenden Akten sind dazu namentlich die nachfolgend aufgeführten Aspekte zu entnehmen:

5.1 Nach der Streifkollision haben beide betroffenen Fahrzeuglenker nach der Kreuzung an einer geeigneten Stelle angehalten. Die kantonale Notrufzentrale hat der Lenker A des Fahrzeugs C avisiert (und nicht der Beschwerdeführer als Lenker des Fahrzeugs P). Die später eintreffende Polizeipatrouille hat eine veränderte Unfallendsituation angetroffen. Gemäss Polizeibericht konnten auf dem trockenen Asphalt keine unfallrelevanten Spuren festgestellt werden. Hingegen konnten Videoaufnahmen einer Kamera sichergestellt werden, welche den Verkehr auf der Neuen Jonastrasse überwacht. Allerdings befindet sich der Standort dieser Überwachungskamera in einer erheblichen Distanz zur betreffenden Kreuzung, weshalb auf den aktenkundigen Standbildern die beiden Fahrzeuge lediglich von der Seite erkennbar sind (grundsätzlich ohne verwertbaren Erkenntnisse zum seitlichen Abstand zwischen den betroffenen Fahrzeugen).

5.2 Es ist gerichtsnotorisch, dass bei einem verkehrsrelevanten Vorkommnis in der Art eines "Verkehrsunfalls mit Blechschaden" grundsätzlich derjenige Fahrzeuglenker, welcher sich dafür verantwortlich fühlt, in der Regel kein Interesse hat, für die Schadensabwicklung (durch seine eigene Versicherung) die Polizei beizuziehen, derweil umgekehrt der mitbetroffene Fahrzeuglenker, welcher sich "nicht schuldig am Verkehrsunfall" fühlt, grundsätzlich darauf beharrt, die Polizei beizuziehen (zumal wenn der andere Fahrzeuglenker seine Verantwortung für den Verkehrsunfall nicht sofort anerkennt bzw. wenn das andere Fahrzeug ein ausländisches Kennzeichen aufweist). Mit anderen Worten spricht der Umstand, wonach der Fahrzeuglenker A den Verkehrsunfall der Polizei meldete, dass nach seiner Einschätzung er keinen Fahrfehler begangen habe. Dies entspricht auch seinen Ausführungen bei der polizeilichen Einvernahme, welche weniger als eine Stunde nach der Streifkollision vorgenommen wurde (vgl. Vi-act. 1/ Anhang). Dabei beantwortete der Lenker A, welcher seine eigene Geschwindigkeit im Bereich der Kreuzung auf ca. 10 bis 20 km/h schätzte, die Fragen der Polizei u.a. wie folgt:

> Wer ist aus ihrer Sicht schuld am Verkehrsunfall?
> *Der andere Fahrzeuglenker. Definitiv.*
>
> Hätten sie den Unfall verhindern können?
> *Nein, ich denke nicht. Ich war in der Fahrzeugkolonne und konnte nicht anders links abbiegen. Der andere Fahrzeuglenker musste sich an mich rechts vorbeigedrückt haben.*
>
> Ich mache ihnen den Vorhalt, dass sie aufgrund unvorsichtigem Wegfahrens bei einer Lichtsignalanlage einen Verkehrsunfall verursacht haben. Was sagen Sie dazu?
> *Damit bin ich nicht einverstanden. Der Platz wurde erst nach meinem Losfahren breiter, damit das andere Fahrzeug an mir vorbeifahren konnte. Ich war somit schon in Bewegung. Weil ich mich auch nach vorne konzentrieren musste, konnte ich nicht auch noch nach hinten schauen. (…)*

5.3 Demgegenüber fällt auf, dass der Beschwerdeführer nicht gleichentags nach der Streifkollision polizeilich einvernommen wurde, sondern erst einen Tag später (am Samstag, 22.02.2020, ab 15.50 Uhr), wobei dafür ein Übersetzer für die … Sprache organisiert werden musste. Den diesbezüglichen Antworten des Beschwerdeführers sind u.a. folgende Angaben zu entnehmen:

> Können sie mir bitte wahrheitsgetreu schildern, was am 21.02.2020 in Rapperswil vorgefallen ist?
> *Bei einem Lichtsignal wollte ich geradeaus und das andere Fahrzeug nach links. Ich weiss nicht genau, wem die Schuld zugesprochen werden soll. Ich wollte eigentlich nur geradeaus fahren und das andere nach links abbiegen. Ich weiss nicht mehr genau, wie es passiert ist. Mein hinterer linker Teil des Fahrzeuges traf den rechten vorderen Teil des anderen Fahrzeugs.*
> (…)

Mit welcher Geschwindigkeit waren sie unterwegs, als es zur Kollision kam?
Ich denke mit ca. 50 km/h.

(…)

Warum sind sie im Verzweigungsbereich rechts am anderen Fahrzeug vorbeigefahren?
Ich weiss jetzt nicht, ob ich einen Fehler begangen habe. Normalerweise sind immer zwei Kolonnen beim Lichtsignal. Eine Kolonne, die links abbiegt und eine weitere, die geradeaus fährt.

Gemäss der vorhandenen Bodenmarkierung sind nicht zwei separate Einspurstreifen eingezeichnet. Somit müssten sie vor der Lichtsignalanlage in einer Fahrzeugkolonne warten. Was sagen sie dazu?
Das ist so. Es sind jedoch immer zwei Kolonnen vor Ort. Es ist immer so.

Wer ist ihrer Meinung nach schuld am Verkehrsunfall?
Ich möchte nicht sagen, ob es meine Schuld oder die Schuld des anderen ist. Es ist geschehen.
(…)

5.4 Was die Argumentation des Beschwerdeführers anbelangt, wonach er aussagte, dass er bei der betreffenden Kreuzung nach dem Lichtsignal "geradeaus" fahren wollte, drängt sich folgende Präzisierung aus. Aus der Dokumentation der Polizei ergibt sich unmissverständlich, dass beide Fahrmanöver (des Lenkers A einerseits, welcher von der Schönbodenstrasse herkommend nach links in die neue Jonastrasse einmünden wollte, und des Beschwerdeführers andererseits, welcher von der Schönbodenstrasse herkommend in die Kreuzstrasse fahren wollte) zunächst ein Abdrehen nach links beinhalten (vgl. dazu namentlich die Pfeilrichtungen auf dem Skizzenblatt auf Seite 5 der Dokumentation der Polizei und das Foto auf S. 6 oben der Dokumentation, inkl. darauf eingezeichnete Pfeilrichtungen; auf diesem Foto ist klar ersichtlich, dass die Kreuzstrasse die Schönbodenstrasse nicht in einer geraden Linie fortsetzt, sondern etwas nach links versetzt an die Kreuzung anknüpft, mit anderen Worten ein Fahrmanöver von der Schönbodenstrasse in die Kreuzstrasse zunächst ein Manöver nach links erfordert und schon bald dieses Manöver nach links durch ein gewisses Abdrehen nach rechts beendet werden kann, worauf dann geradeaus weiter auf der Kreuzstrasse gefahren werden kann). Das vorliegende Schadensbild lässt sich bei dieser konkreten Sachlage einfach dadurch erklären, dass der Beschwerdeführer das zunächst eingeleitete "Links-Manöver" zu spät beendet und - beim rechts am Fahrzeug C des Lenkers A Vorbeifahren - mit dem korrekt langsam in die Neue Jonastrasse einmündenden Lenker A seitlich kollidierte.

5.5 Sodann ist der aktenkundigen Dokumentation der St. Galler Kantonspolizei zu entnehmen, dass auf der Schönbodenstrasse vor dem erwähnten Lichtsignal eine Bodenmarkierung vorhanden ist, auf welcher "nicht zwei separate Einspurstreifen eingezeichnet" sind (wie die St. Galler Polizei bei der Befragung des Beschwerdeführers expressis verbis festgehalten hat, vgl. oben, Erwägung 5.3 i.V.m. der Dokumentation der Polizei, S. 3, Frage 12). Dies ergibt sich namentlich auch aus dem vom Beschwerdeführer am 22.02.2020 unterzeichneten Fotoblatt (= Blatt 7 der Dokumentation der St. Galler Polizei), wo klar ersichtlich ist, dass die Bodenmarkierung nur für eine einzelne Fahrspur vorgesehen ist, ungeachtet dessen, ob der Lenker von der Schönbodenstrasse herkommend nach links in die Neue Jonastrasse oder (nach kurzem "Links-Manöver", siehe oben) in die Kreuzstrasse gelangen will (auf diesem Fotoblatt warten denn auch zwei Fahrzeuge auf der Schönbodenstrasse nicht nebeneinander, sondern hintereinander; anders verhält es sich auf der benachbarten Neuen Jonastrasse, wo vor der Kreuzung jeweils zwei separate Einspurstreifen am Boden markiert sind, vgl. zit. Fotoblatt, rechts unten und oben, Mitte). Aus diesen dargelegten Bodenmarkierungen ist abzuleiten, dass die für die Signalisation verantwortliche Behörde im Bereich der Schönbodenstrasse vor dem erwähnten Lichtsignal für die wartenden Fahrzeuge nicht zwei Kolonnen nebeneinander, sondern grundsätzlich (einmal abgesehen von Fahrzeugen, welche nach rechts in die Neue Jonastrasse einmünden wollen, siehe zit. Fotoblatt) eine einzige wartende Kolonne vorgesehen hat. Bei dieser zuletzt angesprochenen Konstellation (wonach die Fahrzeuge auf der Schönbodenstrasse vor dem Lichtsignal in einer einzigen Kolonne warten) hätten sich beim Wechsel des Lichtsignals auf Grün die Fahrzeuge nacheinander und nicht nebeneinander in Bewegung gesetzt, weshalb es dadurch kaum zu einer seitlichen Kollision gekommen wäre (es sei denn, das hintere Fahrzeug hätte sich am langsamer fahrenden vorderen Fahrzeug rechts vorbeigedrängt).

Mit anderen Worten kann der Beschwerdeführer aus seiner Argumentation, wonach im Bereich der Schönbodenstrasse vor dem Rotlicht ständig Fahrzeuge nebeneinander (und nicht ausschliesslich hintereinander) auf den Wechsel zu Grün warten würden - was gemäss dem zit. Fotoblatt gar nicht zutrifft - hier grundsätzlich nichts zu seinen Gunsten ableiten, denn eine solche Fahrweise mit nebeneinander wartenden Fahrzeugen ist von der für die Signalisation verantwortlichen Behörde so nicht vorgesehen bzw. am Boden nicht markiert worden. Ein solches nicht mit der Bodenmarkierung übereinstimmendes "Nebeneinander-Warten" vor dem Rotlicht, welches letztlich einem schnelleren Vorwärtskommen (bzw. dem schnelleren Passieren der Kreuzung) dient, beinhaltet offenkundig zusätzliche Gefahren hinsichtlich einer Streifkollision (wie

auch der vorliegende Fall dokumentiert), aber namentlich auch mit Blick auf Velofahrer, welche ebenfalls die Kreuzung passieren und nach links in die Neue Jonastrasse oder in die Kreuzstrasse zu fahren beabsichtigen. Für solche Velofahrer ist es offenkundig enger und gefährlicher, wenn sich vor dem genannten Rotlicht (entgegen der Bodenmarkierung) zwei Kolonnen vor dem Rotlicht bilden und damit den Strassenraum für Velofahrer massiv verschmälern. In diesem Zusammenhang ist der Argumentation in der Eingabe vom 30. Juli 2020 (S. 2), wonach das Fahrzeug des Beschwerdeführers 1.841 Meter sowie dasjenige von A insgesamt 1.748 Meter breit seien (zusammen 3.589 m), was ein Nebeneinander auf einer 5 Meter breiten Fahrbahn zulasse, grundsätzlich entgegenzuhalten, dass diese ausschliesslich auf Personenwagen fokussierte Betrachtungsweise den heutzutage ebenfalls wichtigen Fahrradverkehr zu Unrecht einfach ausblendet. Eine Rücksichtnahme auf den jederzeit auch in der Stadt zu erwartenden Fahrradverkehr steht grundsätzlich der Bildung von nebeneinander wartenden Fahrzeugen vor dem erwähnten Rotlicht entgegen, zumal auf dem betreffenden Strassenboden nicht zwei Fahrbahnen markiert sind.

5.6 Schliesslich ist aus den Geschwindigkeitsangaben der beteiligten Fahrzeuglenker abzuleiten, dass der Beschwerdeführer mit den von ihm deklarierten 50 km/h (vgl. oben, Erw. 5.3) deutlich schneller als der Lenker A (mit rund 10 bis 20 km/h, vgl. oben, Erw. 5.2) den betreffenden Bereich der Kreuzung passieren wollte. Aus dieser Geschwindigkeitsdifferenz bzw. daraus, dass der Beschwerdeführer im Kreuzungsbereich offenkundig schneller beschleunigte als der Lenker A, ergibt sich ein nicht zu vernachlässigendes Gefährdungspotential, wie auch das Faktum der Streifkollision belegt.

5.7 Im Lichte all dieser Aspekte (u.a. Bodenmarkierung ohne eigene Fahrspur für linksabbiegende Fahrzeuge/ Geschwindigkeitsdifferenz bzw. unterschiedliche Beschleunigung im Areal der Kreuzung/ Streifkollision/ Berücksichtigung des potentiellen Fahrradverkehrs auch im Kreuzungsbereich bzw. in der Stadt/ erwähntes "Links-Manöver" zu spät beendet etc.) ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz das zu beurteilende Fahrmanöver nicht einer leichten SVG-Widerhandlung zugeordnet hat. Was die Frage der Gefährdung anbelangt ist zu beachten, dass im Stadtverkehr auch ein nicht unerheblicher Fahrradverkehr zu beachten ist, mithin von der Schönbodenstrasse herkommende Fahrzeuglenker auch mit Velofahrern rechnen müssen, was grundsätzlich für ein "Hintereinander-fahren" bzw. gegen ein "Nebeneinanderfahren" im betreffenden Strassenbereich spricht. Wenn man sich die Konstellation vor Augen hält, dass anstelle des Fahrzeugs C des Lenkers A sich ein (rechts fahrender) Velofahrer befunden

hätte, leuchtet ohne weiteres ein, dass eine Streifkollision hinsichtlich der Gefährdung nicht als leichte Widerhandlung zu qualifizieren wäre. Bei dieser Sachlage hat der Beschwerdeführer mit seinem Fahrverhalten eine zumindest erhöhte abstrakte Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen bzw. eine solche in Kauf genommen.

Aber auch hinsichtlich des Verschuldens wiegt das Verhalten des Beschwerdeführers nicht leicht. Indem die Vorinstanz dem Beschwerdeführer im konkreten Fall sinngemäss mehr als nur eine leichte Unaufmerksamkeit vorwirft, hat sie den ihr in solchen Fragen als Erstinstanz zustehenden Beurteilungsspielraum nicht verletzt.

5.7 Zusammenfassend ist von einer mittleren Gefahrensituation bei einem mittelgrossen Verschulden des Beschwerdeführers und daher mit der Vorinstanz von einer mittelschweren Widerhandlung gemäss Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG auszugehen. Damit erweist sich die vorliegende Beschwerde als unbegründet, weshalb sie abgewiesen wird. Mithin erübrigt es sich, das erst am 14. August 2020 gestellte Begehren um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung zu behandeln.

Diesem Ergebnis entsprechend werden die Verfahrenskosten dem Beschwerdeführer auferlegt. Eine Parteientschädigung fällt ausser Betracht.

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

2. Die Verfahrenskosten (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) werden auf Fr. 900.-- festgelegt und dem Beschwerdeführer auferlegt. Er hat einen Kostenvorschuss in gleicher Höhe bezahlt, so dass die Rechnung ausgeglichen ist.

3. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung Beschwerde* in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, erhoben werden (Art. 42 und 82ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht [BGG; SR 173.110] vom 17.6.2005).

   Soweit die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nicht zulässig ist, kann in derselben Rechtsschrift subsidiäre Verfassungsbeschwerde* erhoben und die Verletzung von verfassungsmässigen Rechten gerügt werden (Art. 113ff. BGG).

4. Zustellung an:
   - den Vertreter des Beschwerdeführers (2/R)
   - die Vorinstanz
   - und das Bundesamt für Strassen (Sekretariat Administrativmassnahmen, 3003 Bern/A).

Schwyz, 24. August 2020

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Vizepräsident:

Der a.o. Gerichtsschreiber:

***Anforderungen an die Beschwerdeschrift**

Die Beschwerdeschrift ist in einer Amtssprache (Deutsch, Französisch, Italienisch, Rumantsch Grischun) abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. In der Begründung ist in gedrängter Form darzulegen, inwiefern der angefochtene Entscheid Recht verletzt. Die Urkunden, auf die sich die Partei als Beweismittel beruft, sind beizulegen, soweit die Partei sie in Händen hat; der angefochtene Entscheid ist beizulegen.

Versand: 25. August 2020