

**WBE.2023.62 / jl / jb**

(DVIRD.22.49)

Art. 158

**Urteil vom 16. Oktober 2023**

Besetzung

Verwaltungsrichterin Schircks, Vorsitz  
Verwaltungsrichterin Bärtschi  
Verwaltungsrichter Clavadetscher  
Gerichtsschreiberin Lang  
Rechtspraktikantin Kalai

Beschwerde-  
führer

**A. \_\_\_\_\_**

vertreten durch lic. iur. André M. Brunner, Advokat, Hauptstrasse 55,  
Postfach, 4450 Sissach

**gegen**

***Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau***, Postfach, 5001 Aarau

***Departement Volkswirtschaft und Inneres***, Frey-Herosé-Strasse 12,  
5001 Aarau

Gegenstand

Beschwerdeverfahren betreffend Aberkennung des ausländischen  
Führerausweises

Entscheid des Departements Volkswirtschaft und Inneres  
vom 5. Dezember 2022

---

**Das Verwaltungsgericht entnimmt den Akten:**

**A.**

**1.**

A.\_\_\_\_\_, geboren am tt.mm. 1976, ist Inhaber eines ausländischen (deutschen) Führerausweises der Kategorie B (Personenwagen). Er verfügt – soweit ersichtlich – über einen ungetrübten automobilistischen Leumund.

**2.**

Das Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau (nachfolgend: Strassenverkehrsamt) aberkannte A.\_\_\_\_\_ mit Verfügung vom 1. März 2022 den ausländischen Führerausweis für die Dauer von drei Monaten ab dem 27. April 2022 bis zum 26. Juli 2022.

Zur Begründung wurde im Wesentlichen Folgendes angeführt:

Schwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16c des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit  
Zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h  
Gefahrene Geschwindigkeit: 76 km/h (nach Abzug der Toleranz)

Begangen am: 20.03.2020 in Basel, innerorts (gemäss rechtskräftigem Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Basel-Stadt vom 22.12.2020).

**B.**

**1.**

Gegen die Verfügung des Strassenverkehrsamts vom 1. März 2022 liess A.\_\_\_\_\_ am 1. April 2022 Beschwerde beim Departement Volkswirtschaft und Inneres (nachfolgend: DVI) erheben und folgende Anträge stellen:

**1.**

Es sei die Verfügung vom 1. März 2022 aufzuheben und es sei dem Beschwerdeführer der ausländische Führerausweis für die Dauer eines Monats ab 22. Juli zu aberkennen.

**2.**

Unter o/e-Kostenfolge.

**2.**

Das DVI fällte am 5. Dezember 2022 den folgenden Entscheid:

**1.**

Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.  
Das Strassenverkehrsamt wird angewiesen, den Beginn der Aberkennungsdauer nach Rechtskraft dieses Beschwerdeentscheids neu festzusetzen.

3.  
Der Beschwerdeführer hat die Verfahrenskosten, bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 1'000.– sowie den Kanzleikosten und den Auslagen von Fr. 215.50, zusammen Fr. 1'215.50, zu bezahlen.

4.  
Es wird keine Parteientschädigung ausgerichtet.

**C.**

**1.**

A. \_\_\_\_\_ liess am 20. Februar 2023 Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Entscheid des DVI erheben und folgende Anträge stellen:

1.  
Es sei[en] die Verfügung vom 1. März 2022 und der Entscheid vom 5. Dezember 2022 aufzuheben und es sei dem Beschwerdeführer der ausländische Führerausweis für die Dauer eines Monats ab 7. August zu aberkennen.

2.  
Unter o/e-Kostenfolge für das vorinstanzliche Verfahren vor dem Departement und für das vorliegende Gerichtsverfahren.

**2.**

Am 13. März 2023 überwies das DVI aufforderungsgemäss die Akten und beantragte mit Verweis auf die Erwägungen im angefochtenen Entscheid die kostenfällige Abweisung der Beschwerde.

**3.**

Das Strassenverkehrsamt verzichtete mit Eingabe vom 13. März 2023 auf die Erstattung einer Stellungnahme und beantragte die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf eingetreten werde.

**4.**

Mit Eingabe vom 14. März 2023 übermittelte die Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Stadt dem Verwaltungsgericht die angeforderten Strafakten zum Vorfall vom 20. März 2020 in Basel.

**5.**

Am 22. März 2023 reichte der Beschwerdeführer eine Honorarnote ein und verwies auf einen Tippfehler in der Beschwerde.

**6.**

Das Verwaltungsgericht hat den Fall im Zirkularverfahren entschieden (vgl. § 7 Abs. 1 und 2 des Gerichtsorganisationsgesetzes vom 6. Dezember 2011 [GOG; SAR 155.200]).

---

## **Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:**

### **I.**

#### **1.**

Das Verwaltungsgericht beurteilt Beschwerden gegen letztinstanzliche Entscheide der Verwaltungsbehörden (§ 54 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 [Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200]). Der angefochtene Entscheid des DVI ist verwaltungsintern letztinstanzlich (§ 50 Abs. 2 VRPG i.V.m. § 9 Abs. 1 und § 10 Abs. 1 lit. d der Verordnung über die Delegation von Kompetenzen des Regierungsrats vom 10. April 2013 [Delegationsverordnung, DelV; SAR 153.113]). Das Verwaltungsgericht ist folglich zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

#### **2.**

Soweit der Beschwerdeführer mit der vorliegenden Beschwerde die Aufhebung der Verfügung des Strassenverkehrsamts vom 1. März 2022 beantragt (siehe Antrag Ziff. 1), ist darauf nicht einzutreten. Diese Verfügung ist durch den vorinstanzlichen Entscheid vom 5. Dezember 2022 ersetzt worden und gilt inhaltlich als mitangefochten; eine selbständige Anfechtung des erstinstanzlichen Entscheids ist aufgrund des Devolutiveffekts ausgeschlossen (BGE 136 II 539, Erw. 1.2 mit Hinweis).

#### **3.**

Die übrigen Eintretensvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass, so dass auf die frist- und formgerecht erhobene Beschwerde – mit der vorerwähnten Ausnahme (siehe Erw. 2) – einzutreten ist.

#### **4.**

Ist die Erteilung oder der Entzug des Führerausweises umstritten, steht dem Verwaltungsgericht – im Rahmen der Beschwerdeanträge – die Befugnis zur vollumfänglichen Überprüfung mit Einschluss der Ermessenskontrolle zu (§ 55 Abs. 1 und Abs. 3 lit. c VRPG). Dies muss mit Blick auf Art. 45 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976 (Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51) auch für die Aberkennung ausländischer Führerausweise gelten.

#### **5.**

In Bezug auf den Sachverhalt ist vorab Folgendes festzuhalten: In Anbetracht dessen, dass der Sachverhalt insbesondere aufgrund von Art. 29a der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) und Art. 110 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht vom 17. Juni 2005 (Bundesgerichtsgesetz, BGG;

SR 173.110) von Bundesrechts wegen im gerichtlichen Verfahren zu erstellen ist, können in diesem auch neue Tatsachen und Beweismittel unterbreitet werden. Dies bedeutet auch, dass auf die tatsächlichen Verhältnisse im Entscheidzeitpunkt abzustellen ist (vgl. BGE 136 II 165, Erw. 5.2; 135 II 369, Erw. 3.3; Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2020.193 vom 29. September 2020, Erw. I/7 mit Hinweisen). Somit sind vorliegend grundsätzlich auch die erst nach dem Erlass des angefochtenen Entscheids vom Beschwerdeführer eingereichten Unterlagen zu berücksichtigen, soweit sie sich als relevant erweisen.

## **II.**

### **1.**

#### **1.1.**

In formeller Hinsicht rügt der Beschwerdeführer eine Verletzung des rechtlichen Gehörs durch die Vorinstanz. Er bemängelt, diese sei nicht auf seinen Hinweis eingegangen, wonach die betreffende Strecke optisch als Autobahneinfahrt erscheine und damit rechtlich gesehen Ausserortscharakter aufweise. Sie habe dabei auch nicht die von ihm zitierten Bundesgerichtsentscheide erwähnt (Beschwerde, S. 8 und 11).

#### **1.2.**

Aufgrund der formellen Natur des Anspruchs auf Gewährung des rechtlichen Gehörs sind die entsprechenden Rügen vorab zu beurteilen. Gemäss Art. 29 Abs. 2 BV haben die Parteien Anspruch auf rechtliches Gehör (vgl. auch Art. 23 Abs. 1 SVG). Ein wesentlicher Teilgehalt dieses Anspruchs besteht darin, dass die Behörde die Vorbringen der vom Entscheid in ihrer Rechtsstellung betroffenen Person auch tatsächlich hört, prüft und in der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Daraus folgt die Verpflichtung der Behörde, ihren Entscheid zu begründen (§ 26 Abs. 2 Satz 1 VRPG). Nach konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist es nicht erforderlich, dass sie sich mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken. Die Begründung muss so abgefasst sein, dass sich die betroffene Person über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (BGE 143 III 65, Erw. 5.2 mit Hinweisen; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, Rz. 1071 mit Hinweisen).

#### **1.3.**

Im angefochtenen Entscheid führte die Vorinstanz aus, aus welchen Gründen sie der Auffassung des Beschwerdeführers, wonach es sich nicht um eine Strecke mit Innerortscharakter handle, nicht folgte (angefochtener Entscheid, Erw. III/2c). Somit war für den Beschwerdeführer erkennbar, von welchen Überlegungen sie sich leiten liess. Gestützt darauf war es ihm

ohne Weiteres möglich, die Tragweite der Entscheidung zu beurteilen und sie in voller Kenntnis der Umstände beim Verwaltungsgericht anzufechten. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu beanstanden, dass sich die Vorinstanz nicht ausführlicher mit den Argumenten des Beschwerdeführers und insbesondere den von ihm zitierten Urteilen des Bundesgerichts auseinandergesetzt hat. Eine Verletzung der Begründungspflicht im Sinne von Art. 29 Abs. 2 BV und Art. 23 Abs. 1 SVG liegt daher nicht vor.

## **2.**

### **2.1.**

Die Vorinstanz ist im Wesentlichen von folgendem Sachverhalt ausgegangen (angefochtener Entscheid, Erw. II/2):

Der Beschwerdeführer fuhr als Lenker eines Personenwagens am 20. März 2020, 09:01 Uhr, in Basel auf der Schwarzwaldallee in Fahrtrichtung Grenzacherstrasse. Dabei überschritt er die innerorts generell geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 26 km/h (gemessen: 81 km/h).

### **2.2.**

Als Folge des Vorfalls vom 20. März 2020 wurde der Beschwerdeführer mit Strafbefehl der Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Stadt vom 22. Dezember 2020 wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG, Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]) zu einer bedingten Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu Fr. 30.00 und zu einer Busse von Fr. 800.00 verurteilt. Dieser Strafbefehl ist unangefochten in Rechtskraft erwachsen.

## **3.**

### **3.1.**

Der Beschwerdeführer rügt sinngemäss die unrichtige Feststellung des Sachverhalts und beantragt die Durchführung eines Augenscheins sowie einer Parteibefragung. Dass keine Bindung der Administrativmassnahmenbehörde an den im Strafverfahren festgestellten Sachverhalt besteht, ist vorliegend unbestritten (Beschwerde, S. 3). Dementsprechend kann in dieser Hinsicht auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden, zumal nicht ersichtlich ist, dass diese nicht korrekt wären (angefochtener Entscheid, Erw. III/2b). Nachfolgend ist zu untersuchen, von welchem Sachverhalt auszugehen ist und ob die Vorinstanz diesen korrekt festgestellt hat.

### **3.2.**

Den Akten lässt sich entnehmen, dass der Beschwerdeführer am 20. März 2020 in Basel von der Freiburgerstrasse auf die richtungsgetrennte Schwarzwaldallee fuhr, wo er um 09:01 Uhr von einem Geschwindigkeitsmessgerät mit einer Geschwindigkeit von netto 76 km/h erfasst wurde (Strafakten, act. 17, 27, 57; Akten Strassenverkehrsamt, act. 7 f.; Beschwerde, S. 2 f., 7; Beschwerdebeilage 3). Vor der Messstelle befindet sich eine Verzweigung mit mehreren Lichtsignalen und Verkehrstafeln. Die Schwarzwaldallee ist an dieser Stelle zunächst dreispurig, wobei die linke

Spur nach Riehen (Einspurtafel mit weisser Schrift auf blauem Hintergrund) und die mittlere Spur unter anderem nach Luzern, Bern, Zürich und Delémont (Einspurtafel mit weisser Schrift auf grünem Hintergrund) führt. Mittels der rechten Spur (Einspurtafel mit blauem Hintergrund) können sowohl die soeben erwähnten Fernziele (grünes Feld) als auch via Nebenstrasse einige Nahziele (weisses Feld) erreicht werden (Akten Strassenverkehrsamt, act. 8; siehe auch Akten DVI, act. 23). Der Beschwerdeführer wählte die mittlere Spur (vgl. Beschwerde, S. 2 f.). Zwar sind Fussgängerstreifen und Fahrradwege in der Nähe der soeben beschriebenen Verzweigung ersichtlich, nicht aber auf der Höhe der Messstelle. Dort ist die Schwarzwaldallee zweispurig und noch immer richtungsgetrennt (Akten Strassenverkehrsamt, act. 7 f.; Beschwerdebeilagen 3 f.). Der Beschwerdeführer fuhr, als er vom Messgerät erfasst wurde, auf der linken Spur, die in Richtung Autobahn verläuft (Strafakten, act. 27; Akten Strassenverkehrsamt, act. 7; vgl. Beschwerde, S. 2 f.). In unmittelbarer Nähe zur Messstelle befindet sich links der Fahrbahn sowohl eine zuführende als auch eine wegführende Strasse, wobei es sich offenbar um eine Wendemöglichkeit respektive Verbindungsstrasse zur Gegenfahrbahn handelt (Akten Strassenverkehrsamt, act. 7; Akten DVI, act. 22; Beschwerdebeilage 3). Die zuführende Strasse wird nachfolgend – wie bereits von der Vorinstanz – der Einfachheit halber als Stoppstrasse bezeichnet. Anschliessend folgt auf der linken Seite eine hohe Betonwand und auf der rechten Seite eine niedrigere Betonwand mit einem aufgesetzten Metallzaun. Hinter diesem Zaun verlaufen parallel zur Schwarzwaldallee ein Fuss- und Radweg sowie die Signalstrasse. Entlang der Signalstrasse steht – wenige Meter vor der Messstelle beginnend – ein grosses Gewerbegebäude (Akten Strassenverkehrsamt, act. 1, 7; Akten DVI, act. 22; Beschwerdebeilagen 3, 4 und 6). Nach der Messstelle befinden sich zwei Einspurtafeln. Die linke Einspurtafel (grüner Hintergrund) zeigt an, dass mit Verbleib auf der linken Fahrbahn diverse Ziele via Autobahn erreicht werden können. Die rechte Einspurtafel (weisser Hintergrund) weist auf eine Nebenstrasse hin, die zu den Nahzielen City, Badischer Bahnhof und Messe führt (Beschwerde, S. 6; vgl. Akten Strassenverkehrsamt, act. 7).

Die soeben beschriebenen Sachverhaltselemente ergeben sich ohne Weiteres aus den vorhandenen Akten und sind grundsätzlich unbestritten. Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, die Feststellung der Vorinstanz, wonach nicht unweit entfernt Häuser zu erkennen seien, sei nicht korrekt (Beschwerde, S. 4), ist anzumerken, dass sich die betreffende Passage im angefochtenen Entscheid auf das in der Nähe der Messstelle befindliche Gewerbegebäude zu beziehen scheint, zumal die Vorinstanz noch gar nicht über den vom Beschwerdeführer ins Feld geführten Auszug aus dem Geoportal (Beschwerdebeilage 3) verfügte. Nachdem der Beschwerdeführer selbst auf das entlang der Signalstrasse und damit auf das in der Nähe der Messstelle stehende Gewerbegebäude verweist (Beschwerde, S. 3 f.), ist nicht einzusehen, weshalb die entsprechende Feststellung der Vorinstanz nicht korrekt sein sollte. Angesichts des Bildmaterials erhellt zudem nicht,

inwiefern es vorliegend von Bedeutung sein sollte, wie viele Meter sich dieses Gewerbegebäude von der Strasse entfernt befindet (Beschwerde, S. 4). Es ist klar ersichtlich, dass das betreffende Gebäude parallel zur Signalstrasse steht, welche ihrerseits parallel zur Schwarzwaldallee verläuft und von dieser durch eine Mauer mit Zaun räumlich getrennt ist. Eine metergenaue Feststellung der betreffenden Distanz ist dabei – auch mit Blick auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung (vgl. BGE 127 IV 229, Erw. 3b) – nicht erforderlich.

In Bezug auf die vom Beschwerdeführer erwähnten letzten Häuser auf seiner Fahrtroute stützt er sich auf einen erst im verwaltungsgerichtlichen Verfahren eingereichten Auszug aus dem Geoportal (Beschwerde, S. 4; Beschwerdebeilage 3). Darauf sind mehrere aneinandergrenzende Liegenschaften am rechten Strassenrand direkt bei der vorletzten Verzweigung vor der Messstelle zu erkennen. Diese Verzweigung befindet sich unmittelbar vor der Brücke über die Wiese (Fluss). Gemäss Angaben des Beschwerdeführers, die sich gestützt auf diesen Auszug nachvollziehen lassen, stehen ab dieser Verzweigung auf einer Distanz von etwa 160 Metern bis zum Gewerbegebäude bei der Messstelle keine weiteren Liegenschaften. Dazu ist allerdings anzumerken, dass die Brücke über die Wiese ungefähr die Hälfte dieser Strecke abdeckt; neben einer Brücke können naturgemäss keine Gebäude stehen. Die übrige Hälfte besteht zu einem grossen Teil aus der vor der Messstelle befindlichen Verzweigung, die auch die Gegenfahrbahnen sowie die kurvenförmig verlaufende und in die Schwarzwaldallee einmündende Signalstrasse erfasst (Beschwerdebeilagen 3 f.; vgl. auch Akten Strassenverkehrsamt, act. 8). Angesichts dieser örtlichen Gegebenheiten erstaunt es nicht, dass nach der vorletzten Verzweigung bis zur Messstelle unmittelbar an die Schwarzwaldallee grenzend keine weiteren Gebäude stehen.

Dass die Geschwindigkeitsmessung wenige Meter vor dem Beginn der Autobahn stattgefunden haben soll, ist entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers angesichts der Akten nicht erstellt. Auf dem Bildmaterial ist auf der Fahrstrecke, die zur Autobahn führt, nirgends das Signal "Autobahn" (Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21], Anhang 2 Ziff. 4.01) erkennbar, welches gemäss Art. 85 Abs. 1 SSV beim Beginn der Einfahrtsrampe von Autobahnen zu stehen hat. Der Beschwerdeführer macht zudem nicht geltend, dass das betreffende Signal vor oder nach der Messstelle platziert gewesen wäre. Es kann ihm somit nicht gefolgt werden, wenn er behauptet, die Autobahn hätte nur wenige Meter hinter dem Messgerät begonnen. Im Gegenteil ist mangels erkennbarer Signalisation davon auszugehen, dass sich das Signal "Autobahn" erst nach der sichtbaren Kuppe befindet (vgl. Akten Strassenverkehrsamt, act. 7 f.; Akten DVI, act. 22 f.). Ebenfalls unzutreffend ist die Behauptung des Beschwerdeführers, wonach es sich um einen übersichtlichen Strassenabschnitt handle (Beschwerde, S. 10). Gerade das Bildmaterial in den Akten sowie der Auszug aus dem Geoportal zeigen die nicht



ganz leicht zu erfassende Verkehrssituation. Unbestritten ist dagegen die Tatsache, dass die innerorts generell geltende Höchstgeschwindigkeit im Bereich vor der Messstelle nicht aufgehoben ist, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit damit bei 50 km/h liegt und die Geschwindigkeitsüberschreitung daher grundsätzlich auf einem innerorts liegenden Streckenabschnitt begangen wurde.

### **3.3.**

#### **3.3.1.**

Der Beschwerdeführer macht geltend, der Streckenabschnitt weise im Bereich der Messstelle die optische Erscheinung einer Autobahneinfahrt bzw. Ausserortsstrecke auf. Von einem dichtbebauten Gebiet könne keine Rede sein; es handle sich offensichtlich nicht um eine Strecke mit Innerortscharakter (Beschwerde, S. 4, 6, 8, 10 f.).

#### **3.3.2.**

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist bei der Beurteilung, ob sich eine Strasse in dichtbebautem Gebiet und damit im Innerortsbereich einer Ortschaft im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV respektive Art. 22 Abs. 3 SSV befindet, nicht bloss auf ein kurzes Teilstück, sondern auf das ganze umliegende Gebiet abzustellen (vgl. BGE 127 IV 229, Erw. 3b; Urteil des Bundesgerichts 6B\_1445/2019 vom 17. April 2020, Erw. 2.1.3 mit Hinweisen). Somit ist in Bezug auf die Frage, ob das betreffende Gebiet in optischer Hinsicht allenfalls keinen Innerorts-, sondern einen Ausserortscharakter aufweist, eine Gesamtbetrachtung der konkreten Verkehrs- und Umgebungssituation vorzunehmen.

Vorliegend steht fest, dass der Beschwerdeführer auf dem Stadtgebiet von Basel zunächst die Freiburgerstrasse befuhr und dort eine rechtsseitige Häuserzeile passierte, bevor er von der Freiburgerstrasse auf die Schwarzwaldallee einbog. Dabei stellt er nicht in Abrede, dass auf jener Strecke die innerorts generell zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert und diese auch bis zur Messstelle nicht aufgehoben ist. Angesichts der einseitig dichten Bebauung ist – auch unter Berücksichtigung von Art. 22 Abs. 3 SSV – nicht erkennbar, inwiefern diesem Abschnitt nicht das Erscheinungsbild eines Innerortsbereichs zukommen sollte, was der Beschwerdeführer im Übrigen auch gar nicht bestreitet. Dieser ging offenbar selbst davon aus, sich im Bereich der vorletzten Verzweigung vor der Messstelle, die nicht nur über mehrere Fahrspuren, sondern auch einen Fussgängerstreifen verfügt, auf einer Strecke zu befinden, welche auf die innerorts generell zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h begrenzt ist (vgl. Beschwerde, S. 5; Beschwerdebeilage 3).

Auf seiner weiteren Fahrt gelangte er über die erwähnte Brücke zur nächsten Verzweigung. Diese ist mit Blick auf die mehreren Fahrspuren mit unterschiedlichen Fahrzielen, die bestehenden Lichtsignalanlagen in Fahrtrichtung sowie die einmündende Querstrasse, wo auch Fussgängerstreifen

vorhanden sind, und die oberhalb verlaufende Autobahnbrücke, als sehr unübersichtlich zu bezeichnen (siehe Akten Strassenverkehrsamt, act. 8; Beschwerdebeilagen 3 f.). Dass in jenem Bereich keine dichte Bebauung mit Gebäuden möglich ist, leuchtet aufgrund der Dimension der Verzweigung und der vorgelagerten Brücke über den Fluss ein, bedeutet jedoch nicht, dass dem betreffenden Gebiet automatisch das Erscheinungsbild einer nicht mehr innerorts liegenden Strecke zukäme, zumal der Übergang vom Inner- zum Ausserortsbereich häufig auch fließend sein kann (vgl. Urteile des Bundesgerichts 6B\_622/2009 vom 23. Oktober 2009, Erw. 2.4; 1C\_35/2019 vom 2. Juli 2019, Erw. 4.2.3). Im Gegenteil ist angesichts der Verkehrs- und Umgebungssituation nicht ersichtlich, inwiefern der betreffende Bereich eindeutig Ausserortscharakter aufweisen soll. Dasselbe gilt auch für den Abschnitt zwischen der letzten Verzweigung und der Messstelle. Zwar trifft es zu, dass sich in der Nähe der Messstelle lediglich ein durch eine Mauer räumlich getrenntes Gewerbegebäude befindet. Allerdings ist dieses Gewerbegebäude ohne Weiteres bereits von Weitem erkennbar. Zudem münden kurz vor der Messstelle die Signalstrasse rechtsseitig und kurz nach der Messstelle die Stoppstrasse linksseitig auf die Schwarzwaldallee ein (Akten Strassenverkehrsamt, act. 7 f.; Akten DVI, act. 22 f.; Beschwerdebeilage 3 f.). Vor diesem Hintergrund ist daher nicht entscheidend, dass das Gewerbegebäude nicht unmittelbar an die Schwarzwaldallee angrenzt (vgl. dazu auch Urteil des Bundesgerichts 1C\_464/2020 vom 16. März 2021, Erw. 3.4, wonach das Fehlen sichtbarer Häuser per se nicht gegen das Bestehen eines Innerortsbereichs spricht). Angesichts dieser örtlichen Gegebenheiten ist auch nicht ersichtlich, inwiefern der Bereich zwischen der letzten Verzweigung und der Messstelle die Optik einer Autobahneinfahrt aufweisen soll, zumal die rechte Fahrbahn auf eine Nebenstrasse führt und somit noch Spurwechsel möglich sind. Nachdem vorliegend aber nicht nur ein kurzes Teilstück, sondern das ganze umliegende Gebiet massgebend ist, ist in einer Gesamtbetrachtung des Bereichs ab der vorletzten Verzweigung bis zur Messstelle jedenfalls nicht von einem offensichtlich fehlenden Innerortscharakter auszugehen. Die Argumente des Beschwerdeführers, welche einzig auf den Bereich der Messstelle fokussieren, greifen somit zu kurz. Ihm gelingt es mit seinen Sachverhaltsvorbringen daher insgesamt nicht, Zweifel am Innerortscharakter hervorzurufen.

Auch sein Einwand in Bezug auf die angeblich falsche Signalisation der Einspurtafel an der letzten Verzweigung vor der Messstelle verfängt nicht. Inwiefern diese Signalisation nicht rechtskonform sein soll, ist nicht ersichtlich, zumal die betreffende Spur offensichtlich direkt zur Autobahn führt und es sich bei der nach links führenden Verbindungsstrasse zur Gegenfahrbahn nicht um eine Verzweigung handelt, die auf der Einspurtafel hätte signalisiert werden müssen. Zudem erhellt nicht, was der Beschwerdeführer damit in Bezug auf den aus seiner Sicht angeblich eindeutigen Ausserortscharakter für sich ableiten möchte.

### **3.4.**

Nach dem Gesagten steht fest, dass sich der rechtserhebliche Sachverhalt klar aus den vorhandenen Akten erschliesst und – entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers – nicht von einem offensichtlich fehlenden Innerortscharakter der fraglichen Strecke auszugehen ist. Der Vorinstanz kann daher keine unrichtige Feststellung des Sachverhalts vorgeworfen werden. Vor diesem Hintergrund erübrigt sich im vorliegenden Verfahren sowohl die Vornahme eines Augenscheins als auch die Durchführung einer Parteibefragung, da nicht zu erwarten ist, dass derartige Beweiserhebungen neue Erkenntnisse vermitteln würden, die hier von Relevanz wären (antizipierte Beweiswürdigung; BGE 141 I 60, Erw. 3.3 mit Hinweis). Den entsprechenden Beweisanträgen des Beschwerdeführers ist demnach nicht stattzugeben.

## **4.**

### **4.1.**

Gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG sind Signale und Markierungen stets zu befolgen. Nach Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motofahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt in Ortschaften unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV). Sie gilt im ganzen dicht bebauten Gebiet der Ortschaft, wobei sie beim Signal "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" beginnt und beim Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell" endet (Art. 4a Abs. 2 VRV; vgl. auch Art. 22 Abs. 1 und 3 SSV).

### **4.2.**

Der Beschwerdeführer hat die innerorts geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um (toleranzbereinigte) 26 km/h überschritten, wobei er die gemessene Geschwindigkeit von 76 km/h (nach Abzug der Toleranz) nicht bestreitet und sinngemäss gar anerkennt, eine Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften begangen zu haben (vgl. Beschwerde, S. 11). Wie bereits erwähnt (siehe vorne Erw. 3.3), ist vorliegend von einer Strecke mit Innerortscharakter auszugehen, weshalb für das Verwaltungsgericht in Übereinstimmung mit der Strafbehörde feststeht, dass der Beschwerdeführer die hiervor aufgeführten Verkehrsregeln verletzt hat.

## **5.**

### **5.1.**

Das Strassenverkehrsgesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a–c SVG). Eine leichte Widerhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und die betreffende Person nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG). Gemäss Art. 16b SVG begeht eine mittelschwere Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft

oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a). Nach einer mittelschweren Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen (Abs. 2 lit. a). Gemäss Art. 16c SVG begeht eine schwere Widerhandlung, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a). Nach einer schweren Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens drei Monate entzogen (Abs. 2 lit. a). Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden, ausser wenn die Strafe nach Art. 100 Ziff. 4 Satz 3 SVG gemildert wurde (Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG).

Die mittelschwere Widerhandlung nach Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG stellt einen Auffangtatbestand dar. Sie liegt vor, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten Widerhandlung nach Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG (geringe Gefahr für die Sicherheit anderer und leichtes Verschulden) und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG (qualifizierte objektive Gefährdung und qualifiziertes Verschulden) gegeben sind. Ist die Gefährdung gering, aber das Verschulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt eine mittelschwere Widerhandlung vor (Urteil des Bundesgerichts 1C\_163/2023 vom 9. März 2023, Erw. 2.3 mit Hinweisen). Die wesentlichen Kriterien zur Unterscheidung von Widerhandlungen sind demnach das Mass der Verkehrsgefährdung und die Schwere des Verschuldens.

Ausländische Führerausweise können nach den gleichen Bestimmungen aberkannt werden, die für den Entzug des schweizerischen Führerausweises gelten (Art. 45 Abs. 1 VZV).

## **5.2.**

Die Vorinstanz legte im angefochtenen Entscheid im Wesentlichen dar, dass der Beschwerdeführer aufgrund der erheblichen Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit und der grossen Anzahl an von ihm zu verarbeitenden Reizen eine schwere Verkehrsgefährdung verursacht habe (angefochtener Entscheid, Erw. III/4c). Zudem wiege das Verschulden schwer, da er zumindest grobfahrlässig gehandelt habe und keine Ausnahmesituation vorliege, in welcher er aus nachvollziehbaren Gründen gemeint habe, er befinde sich nicht mehr im Innerortsbereich (angefochtener Entscheid, Erw. III/5b).

Demgegenüber stellt sich der Beschwerdeführer im Wesentlichen auf den Standpunkt, dass eine erhebliche Gefahr vorliegend nicht ersichtlich sei, da namentlich aufgrund der richtungsgetrennten Fahrspuren sowie der fehlenden Fussgängerstreifen, Trottoire, Fahrradspuren und Häuser neben der Strasse jede Gefährdung der Fussgänger, der Fahrradfahrer sowie des Gegenverkehrs weg falle, zumal ein baulich abgetrennter Fuss- und Fahrweg bestehe (vgl. Beschwerde, S. 9 f.). Hinzu komme, dass pandemiebedingt weniger Verkehrsteilnehmende auf den Strassen unterwegs gewesen

seien, weshalb die Anzahl der zu verarbeitenden Reize sehr viel kleiner als üblich ausgefallen sei (Beschwerde, S. 7). Zudem treffe ihn nur ein mittelschweres Verschulden, da er sich lediglich pflichtwidrig unachtsam, nicht aber rücksichtslos gegenüber fremden Rechtsgütern verhalten habe. Er sei zwar zu schnell gefahren, jedoch könne aufgrund der idealen Sicht- und Witterungsverhältnisse, des Ausbaustandards der Strasse, der optischen Erscheinung als Autobahneinfahrt und damit rechtlich gesehen als Ausserortsstrecke sowie des geringen Verkehrs nicht auf ein klassisch rücksichtsloses Verhalten geschlossen werden (Beschwerde, S. 10 f.). Ausserdem habe er aus nachvollziehbaren Gründen gemeint, dass er sich nicht mehr im Innerortsbereich befinde, weshalb der vom Bundesgericht vorgesehene Ausnahmefall zutrefte (vgl. Beschwerde, S. 7).

## **6.**

### **6.1.**

In objektiver Hinsicht verlangt Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG eine durch die Verletzung von Verkehrsregeln hervorgerufene ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer bereits bei einer "erhöhten abstrakten Gefährdung" gegeben, wobei die erhöhte abstrakte Gefahr die "naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung" voraussetzt (BGE 123 II 37, Erw. 1b; vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_63/2021 vom 11. November 2021, Erw. 4.1). Dabei ist "ernstliche" Gefahr gleichbedeutend mit "grosser" Gefahr oder "schwerer" Gefährdung. Wie bei allen Widerhandlungstatbeständen nach Art. 16a ff. SVG ist die abstrakte Gefährdung massgebend. Die Regelverletzung durch die fahrführende Person muss daher nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung geeignet sein, eine ernstliche bzw. grosse konkrete Gefahr für die Sicherheit anderer hervorzurufen. Ernstlich ist die Gefahr dann, wenn in der hypothetisch angenommenen konkreten Gefährdungssituation ein hohes Unfall- und Verletzungsrisiko besteht. Entscheidend ist dabei die Wahrscheinlichkeit einer Verletzung: Ist diese als hoch einzustufen, liegt ein sehr gefährliches Verhalten und damit eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit Dritter i.S.v. Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG vor (RÜTSCH/WEBER, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 8 zu Art. 16c SVG).

### **6.2.**

Bei den Vorschriften über die Geschwindigkeit handelt es sich gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung um elementare Verkehrsregeln. Sie sind wesentlich für die Sicherheit des Strassenverkehrs (Urteil des Bundesgerichts 6B\_222/2022 vom 18. Januar 2023, [nicht in BGE 149 IV 50 publizierte] Erw. 2.1.2 mit Hinweisen). Das Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die zulässige Höchstgeschwindigkeit bedeutet eine Gefährdung des Verkehrs. Nach konstanter Rechtsprechung des Bundesgerichts ist eine schwere Verkehrsgefährdung im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG un-

geachtet der konkreten Umstände zu bejahen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h um 25 km/h oder mehr überschritten wird (BGE 123 II 37, Erw. 1d; Urteil des Bundesgerichts 1C\_63/2021 vom 11. November 2021, Erw. 4.1.1; vgl. auch BGE 132 II 234, Erw. 3.2 = Pra 2006 Nr. 150 S. 1027). Diese aus Gründen der Rechtsgleichheit zwingende Schematisierung entbindet die Entzugsbehörde allerdings nicht, den Umständen des Einzelfalls Rechnung zu tragen. Sie hat namentlich zu prüfen, ob besondere Umstände vorliegen, welche die Verkehrsregelverletzung weniger gravierend erscheinen lassen (Urteil des Bundesgerichts 1C\_464/2020 vom 16. März 2021, Erw. 3.2 mit Hinweisen).

Am 20. März 2020 hat der Beschwerdeführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf einer Innerortsstrecke nach Abzug der Toleranz um 26 km/h überschritten, weshalb unter Berücksichtigung der dargestellten Rechtsprechung grundsätzlich von einer schweren Verkehrsfährdung auszugehen ist. Da sich die Gefahrenlage innerorts wesentlich von jener auf einer Ausserortsstrecke oder einer Autobahneinfahrt unterscheidet, stellt eine übersetzte Geschwindigkeit insbesondere innerorts eine erhebliche Gefahr dar (vgl. BGE 123 II 37, Erw. 1d). Die Zahl der von der Lenkerin oder vom Lenker zu verarbeitenden Reize ist innerorts grösser als ausserorts und auf einer Autobahn(einfahrt), was eine gesteigerte Aufmerksamkeit erfordert. Zudem sind innerorts üblicherweise viele schwache Verkehrsteilnehmende vorhanden (Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende), die – vor allem Kinder und ältere Menschen – einem besonderen Risiko ausgesetzt sind. Ferner besteht eine erhöhte Gefahr von Seitenkollisionen (BGE 123 II 37, Erw. 1d).

Es trifft zwar zu, dass im vorliegenden Fall keine schwächeren Verkehrsteilnehmenden konkret involviert waren. Mit Fussgängerinnen und Fussgängern musste mangels eines Fussgängerstreifens sowie Trottoirs direkt bei der Messstelle denn auch nicht gerechnet werden. Auch Gegenverkehr war infolge der richtungsgetrennten Fahrbahnen nicht zu erwarten. Hingegen steht nicht fest, dass Fahrradfahrenden das Befahren der rechten Fahrspur untersagt wäre, zumal keine dahingehenden Verbotsschilder ersichtlich sind. Dass sich auf der nahegelegenen Signalstrasse ein baulich abgetrennter Fuss- und Fahrradweg befindet, widerspricht der Möglichkeit der Benützung der rechten Fahrbahn der Schwarzwaldallee durch Fahrradfahrende nämlich nicht. Daher muss auch auf Höhe der Messstelle zumindest mit Fahrradfahrenden als schwache Verkehrsteilnehmende, die sich in Richtung der signalisierten Nebenstrasse fortbewegen, gerechnet werden. Ausserdem besteht auf der Höhe der Messstelle eine erhöhte Gefahr von Seitenkollisionen, da nicht nur Spurwechsel auf der Schwarzwaldallee selbst, sondern auch das Einbiegen von der Stoppstrasse auf die Schwarzwaldallee möglich ist. Auch diese Verkehrsteilnehmenden dürfen sich, selbst wenn sie wartepflichtig sind, gestützt auf den Vertrauensgrundsatz darauf verlassen, dass – insbesondere auf einer Strecke mit einer sehr unübersichtlichen respektive anspruchsvollen Verkehrssituation – nicht ein

Fahrzeug mit einer derart übersetzten Geschwindigkeit herannah (BGE 121 II 127, Erw. 4a mit Hinweis). Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass das allgemeine Verkehrsaufkommen und damit die zu verarbeitenden Reize während des Lockdowns geringer waren als üblich. Diesbezüglich ist zum einen darauf hinzuweisen, dass aus den Akten nicht hervorgeht, wie hoch das Verkehrsaufkommen im Tatzeitpunkt tatsächlich war. Jedenfalls steht nicht fest, dass gar kein Verkehr herrschte. Zum anderen besteht bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung um 52 % gerade in Innerortsbereichen auch bei wenigen Verkehrsteilnehmenden ein erhebliches Risiko, dass der Beschwerdeführer bei einem überraschenden Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender oder bei Hindernissen nicht mehr sachgerecht hätte reagieren können. Vor diesem Hintergrund hat die Vorinstanz daher zu Recht festgehalten, dass die Gefahr einer Kollision nicht auszuschliessen war. Dass es innerorts mehr Reize zu verarbeiten gilt als ausserorts, stellt der Beschwerdeführer nicht grundsätzlich in Abrede. Neben den von der Vorinstanz erkannten Reizen (Lichtsignale, Möglichkeit des Spurwechsels, Zufahrt auf die Schwarzwaldallee via Stoppstrasse; angefochtener Entscheid, Erw. III/4c) erforderten auch die sehr unübersichtliche Verkehrssituation mit den verschiedenen Signalisationstafeln sowie allfällige weitere Verkehrsteilnehmende (insbesondere Fahrradfahrende) selbst bei geringerem Verkehrsaufkommen eine erhöhte Aufmerksamkeit des Beschwerdeführers. Ihm kann daher nicht gefolgt werden, soweit er geltend macht, die Anzahl der zu verarbeitenden Reize sei gering gewesen.

Im vorliegenden Fall sind insgesamt somit keine besonderen Umstände ersichtlich, welche die Verkehrsregelverletzung weniger gravierend erscheinen lassen respektive die eine von der bundesgerichtlichen Rechtsprechung abweichende Beurteilung aufdrängen würden. Dementsprechend ist – in Übereinstimmung mit der Vorinstanz – davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer durch das Überschreiten der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 26 km/h nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung eine schwere Verkehrsgefährdung geschaffen hat.

## **7.**

### **7.1.**

Eine Widerhandlung im Sinne von Art. 16 ff. SVG setzt neben einer konkreten oder jedenfalls erhöhten abstrakten Gefährdung anderer Rechtsgüter stets kumulativ ein Verschulden der fahrzeugführenden Person voraus. Schuldhaft handelt, wer einen Tatbestand vorsätzlich oder fahrlässig erfüllt. Ist die Tat darauf zurückzuführen, dass die straffällige Person die Folgen ihres Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder nicht darauf Rücksicht genommen hat, so begeht sie das Delikt fahrlässig. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn die straffällige Person die Vor-

sicht nicht beachtet, zu der sie nach den Umständen und nach ihren persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 des Schweizerischen Strafgesetzbuchs vom 21. Dezember 1937 [StGB; SR 311.0]).

In subjektiver Hinsicht verlangt die Anwendung von Art. 16c SVG ein schweres Verschulden (Urteil des Bundesgerichts 1C\_25/2016 vom 4. Juli 2016, Erw. 2.1). Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts zum wörtlich mit der Formulierung von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG übereinstimmenden Art. 90 Abs. 2 SVG begeht eine grobe Verkehrsregelverletzung, wer sich rücksichtslos oder sonst wie schwerwiegend regelwidrig verhalten hat. Ein schweres Verschulden liegt immer vor, wenn sich die straffällige Person der Gefährlichkeit ihrer Fahrweise bewusst ist. Bei fahrlässigem Handeln muss zumindest grobe Fahrlässigkeit gegeben sein. Grobe Fahrlässigkeit kann auch vorliegen, wenn die straffällige Person die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmender pflichtwidrig gar nicht in Betracht gezogen, also unbewusst fahrlässig gehandelt hat. In solchen Fällen ist grobe Fahrlässigkeit zu bejahen, wenn die straffällige Person ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern offenbart. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133, Erw. 3.2 mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 1C\_453/2018 vom 22. August 2019, Erw. 3.3 mit Hinweisen). Je schwerer dabei die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (BGE 142 IV 93, Erw. 3.1 mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 6B\_466/2022 vom 9. September 2022, Erw. 2.3.1).

## **7.2.**

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit gehört zu den elementarsten Pflichten einer fahrzeugführenden Person und ist für die Gewährleistung der Sicherheit des Strassenverkehrs unabdingbar. Die bewusste oder unbewusste Verletzung dieser Verkehrsregeln und der sich daraus ergebenden Sorgfaltspflichten darf nicht leichtgenommen werden (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2020.45 vom 21. Juli 2020, Erw. II/8.4.2). Gemäss Bundesgericht handelt derjenige mindestens grobfahrlässig, welcher innerorts die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 25 km/h oder mehr überschreitet. Der subjektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung ist diesfalls regelmässig zu bejahen. Eine Ausnahme kommt in Betracht, wenn die Lenkerin oder der Lenker aus nachvollziehbaren Gründen gemeint hat, sie oder er befinde sich noch nicht oder nicht mehr im Innerortsbereich (BGE 123 II 37, Erw. 1f; Urteil des Bundesgerichts 1C\_215/2009 vom 13. Januar 2010, Erw. 11). Wie die Vorinstanz zu Recht festhielt, hat der Beschwerdeführer die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit um 52 % überschritten. Eine derart hohe Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit kann bei genügender Aufmerksamkeit objektiv betrachtet nicht unbemerkt bleiben, ausser er hätte aus nachvollziehbaren Gründen davon ausgehen dürfen, er befinde sich nicht oder



nicht mehr im Innerortsbereich. Dass hier eine derartige Ausnahmesituation vorliegen würde, ist jedoch – wie nachfolgend aufgezeigt – nicht erkennbar.

Der Beschwerdeführer hat als Fahrzeuglenker auf die Signalisation im Strassenverkehr zu achten. Er macht nicht geltend, dass er die Geschwindigkeitsbeschränkung bei der Ortseinfahrt von Basel übersehen hätte. Ihm muss – aufgrund seiner Angaben – zudem bewusst gewesen sein, dass zumindest im Bereich der vorletzten Verzweigung vor der Messstelle die innerorts generell zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h galt (siehe vorne Erw. 3.3.2). Wie erläutert, weist der Bereich ab der vorletzten Verzweigung bis zur Messstelle nicht das optische Erscheinungsbild einer Ausserortsstrecke oder einer Autobahneinfahrt auf (vgl. vorne Erw. 3.3.2). Folglich hätte der Beschwerdeführer nicht davon ausgehen dürfen, er befinde sich nicht mehr im Innerortsbereich. Dass die Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Messstelle nicht aufgehoben und zuvor auch kein entsprechendes "Autobahn"-Signal platziert war (siehe vorne Erw. 3.2), steht fest, ist überdies unbestritten und hätte dem Beschwerdeführer bei gehöriger Sorgfalt auffallen müssen. Damit hatte er sich an die an der fraglichen Örtlichkeit geltende Geschwindigkeitsbeschränkung zu halten. Vorliegend sind keine Gründe ersichtlich, die ihn in nachvollziehbarer Weise davon hätten abhalten können, der Geschwindigkeitssignalisation die nötige und geforderte Aufmerksamkeit zu schenken. Es wäre für ihn daher ein Leichtes gewesen, die erhebliche Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit zu vermeiden. Sein Verhalten erweist sich infolgedessen als pflichtwidrig unachtsam und somit als unbewusst fahrlässig. Wenn der Beschwerdeführer meint, das Vorliegen einer pflichtwidrigen Unachtsamkeit schliesse die Annahme eines rücksichtslosen Verhaltens aus (vgl. Beschwerde, S. 10), übersieht er, dass rechtsprechungsgemäss auch ein unbewusst fahrlässiges Handeln – bei grober Fahrlässigkeit – zur Begründung der Rücksichtslosigkeit und damit eines schweren Verschuldens ausreicht (vgl. Urteile des Bundesgerichts 6B\_505/2020 vom 13. Oktober 2020, Erw. 1.2.1; 1C\_224/2010 vom 6. Oktober 2010, Erw. 4.4. f.). Insofern ist hier ohne Belang, ob die Vorinstanz dem Beschwerdeführer nun ein bewusst oder unbewusst fahrlässiges Handeln vorwirft (vgl. angefochtener Entscheid, Erw. III/5b).

Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, er sei aufgrund der in grüner Farbe gehaltenen Einspurtafel und seines die Autobahn ankündigenden Navigationsgeräts davon ausgegangen, nicht im Innerortsbereich zu fahren (Beschwerde, S. 9 f.), ist festzuhalten, dass Einspurtafeln mit einem grünen Hintergrund nicht den Schluss zulassen, dass sich der Beschwerdeführer bereits auf einer Ausserortsstrecke oder gar einer Autobahneinfahrt hätte wähnen dürfen, sondern auf mehrspurigen Strassen vor Verzweigungen lediglich anzeigen, welche Fahrstreifen zu Zielen führen, die über eine Autobahn oder Autostrasse erreicht werden können (Art. 53 Abs. 1 i.V.m. Art. 52 Abs. 1 Satz 3 SSV). Zudem durfte sich der Beschwerdeführer

selbstredend nicht einfach blind auf die Ansage seines Navigationsgeräts verlassen. Insbesondere entbindet ihn dies nicht von seiner Pflicht, die geltenden Geschwindigkeitsvorschriften zu beachten. Sein diesbezüglicher Einwand erscheint jedenfalls als blosser Schutzbehauptung. Aus diesen Vorbringen vermag der Beschwerdeführer somit nichts zu seinen Gunsten abzuleiten.

Was das Argument des Beschwerdeführers betrifft, wonach sein Verhalten mit Blick auf das Urteil des Bundesgerichts 6B\_622/2009 vom 23. Oktober 2009 nicht als rücksichtslos bezeichnet werden könne (Beschwerde, S. 10 f.), ist Folgendes anzumerken: Vorab handelte es sich beim dortigen Entscheid um eine 60 km/h-Zone und nicht wie vorliegend eine 50 km/h-Zone. Ausserdem bildete das geringe Verkehrsaufkommen dort einen untergeordneten Aspekt. Weiter kann im vorliegenden Fall – anders als im erwähnten Bundesgerichtsentscheid – nicht von einem übersichtlichen Strassenabschnitt ausgegangen werden. Schliesslich wurde im dortigen Entscheid der Ausserortscharakter der Strecke bereits vorgängig festgestellt, wohingegen die hier fragliche Strecke keinen Ausserortscharakter aufweist. Der vom Beschwerdeführer zitierte Entscheid ist hier daher nicht einschlägig.

Insgesamt sind deshalb keine nachvollziehbaren Gründe gegeben, die den Beschwerdeführer hätten dazu veranlassen dürfen, vom Vorliegen einer Ausserortsstrecke oder gar einer Autobahneinfahrt auszugehen. Infolgedessen liegen keine Umstände vor, die sein Verhalten in einem mildereren Licht erscheinen lassen. Mit der festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung um 26 km/h innerorts handelte er – auch bei lediglich unbewusster Fahrlässigkeit – rechtsprechungsgemäss rücksichtslos und damit grobfahrlässig; sein Verschulden muss insgesamt unter den genannten Gesichtspunkten als schwer eingestuft werden.

#### **8.**

Zusammenfassend ist – in Übereinstimmung mit der Vorinstanz (angefochtener Entscheid, Erw. III/6) – festzustellen, dass eine schwere Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG vorliegt. Der ausländische Führerausweis des Beschwerdeführers ist dementsprechend für die Dauer von drei Monaten abzuerkennen (Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG i.V.m. Art. 45 Abs. 1 VZV); eine Unterschreitung der gesetzlichen Mindestaberkennungsdauer ist im vorliegenden Fall ausgeschlossen (Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG). Die Beschwerde ist folglich abzuweisen.

#### **III.**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Beschwerdeführer die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten zu tragen (§ 31 Abs. 2 VRPG). Eine Parteientschädigung ist nicht auszurichten (§ 32 Abs. 2 VRPG).

---

### **Das Verwaltungsgericht erkennt:**

**1.**

Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

**2.**

Das Strassenverkehrsamt wird angewiesen, den Beginn der Aberkennungsdauer nach Rechtskraft des vorliegenden Urteils neu festzusetzen.

**3.**

Die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten, bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 1'200.00 sowie der Kanzleigebühr und den Auslagen von Fr. 361.00, gesamthaft Fr. 1'561.00, sind vom Beschwerdeführer zu bezahlen.

**4.**

Es werden keine Parteikosten ersetzt.

---

Zustellung an:

den Beschwerdeführer (Vertreter)

das Departement Volkswirtschaft und Inneres (DVI)

das Strassenverkehrsamt (Akten nach Rechtskraft)

das Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Mitteilung an:

den Regierungsrat

Strafakten (nach Rechtskraft dieses Urteils) an:

die Staatsanwaltschaft Basel-Stadt

---

### **Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten**

Dieser Entscheid kann wegen Verletzung von Bundesrecht, Völkerrecht, kantonalen verfassungsmässigen Rechten sowie interkantonalem Recht innert **30 Tagen** seit der Zustellung mit **Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten** beim **Schweizerischen Bundesgericht**, 1000 Lausanne 14, angefochten werden. Die Frist steht still vom 7. Tag vor bis und mit 7. Tag nach Ostern, vom 15. Juli bis und mit 15. August und vom 18. Dezember bis und mit 2. Januar. Die unterzeichnete Beschwerde muss das Begehren, wie der Entscheid zu ändern sei, sowie in gedrängter Form die Begründung, inwiefern der angefochtene Akt Recht verletzt, mit Angabe der Beweismittel enthalten. Der angefochtene Entscheid und als Beweismittel angerufene Urkunden sind beizulegen (Art. 82 ff. BGG).

---

Aarau, 16. Oktober 2023

**Verwaltungsgericht des Kantons Aargau**

1. Kammer

Vorsitz:

Gerichtsschreiberin:

Schircks

Lang