

# **BE\_VERWALTUNGSGERICHT 100 2024 131 vom 14. Juli 2025**

BE Verwaltungsgericht, 2025-07-14, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be\\_verwaltungsgericht\\_100\\_2024\\_131](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_verwaltungsgericht_100_2024_131)

FR: BE\_VERWALTUNGSGERICHT 100 2024 131 du 14 juillet 2025

IT: BE\_VERWALTUNGSGERICHT 100 2024 131 del 14 luglio 2025

## **Regeste**

Prüfung eines Motorfahrzeugs (Entscheid der Sicherheitsdirektion des Kantons Bern vom 3. April 2024; 2023.SIDGS.107) | Verkehr

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Das Verwaltungsgericht beurteilt als letzte kantonale Instanz Beschwerden gegen Verfügungen und Entscheide, die sich auf öffentliches Recht stützen (Art. 74 Abs.1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege [VRPG; BSG 155.21]). Angefochten ist der Entscheid der SID vom 3. April 2024, mit dem diese den negativen Prüfbescheid des SVSA mit der Aufforderung zur Nachkontrolle bestätigt hat. Der negative Prüfbescheid schliesst das Verfahren nicht ab, vielmehr erhalten Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter gleichzeitig mit dem negativen Prüfbescheid die Gelegenheit, die festgestellten Mängel zu beheben und das Fahrzeug innert 30 Tagen zu einer erneuten Prüfung vorzuführen. Erst gestützt auf den bei dieser Nachprüfung festgestellten Sachverhalt wird über den Entzug oder Nichtentzug des Fahrzeugausweises entschieden. Der negative Prüfbescheid stellt damit einen verfahrensleitenden Zwischenentscheid dar. Ein solcher ist grundsätzlich mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde anfechtbar, wenn dieses Rechtsmittel auch in der Hauptsache zulässig ist (Art. 75 Bst. a VRPG im Umkehrschluss). Verfügungen des SVSA betreffend den Entzug des Fahrzeugausweises unterliegen in zweiter Instanz der Beschwerde an das Verwaltungsgericht (Ruth Herzog, in Herzog/ Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 85 N. 11; vgl. auch BVR 1990 S. 467 E. 1; VGE 2018/17 vom 20.6.2018 E. 1.1,

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 4 2010/248 vom 15.11.2010 E. 1.1), weshalb die Beschwerde grundsätzlich auch gegen den Zwischenentscheid zulässig ist.

### **E. 1.2**

Zwischenentscheide, die – wie hier – weder die Zuständigkeit noch den Ausstand oder die Ablehnung betreffen, sind selbständig anfechtbar, wenn sie einen nicht wieder gutzumachenden Nachteil bewirken können (Art. 74 Abs. 3 i.V.m. Art. 61 Abs. 3 Bst. a VRPG). Ein solcher Nachteil wird praxisgemäss bejaht, wenn die anfechtende Person ein schutzwürdiges Interesse an der sofortigen Aufhebung oder Abänderung der Zwischenverfügung hat, wobei kein irreparabler Schaden erforderlich ist. Ein hinreichendes Rechtsschutzinteresse an der sofortigen Anfechtung der Zwischenverfügung ist bereits dann gegeben, wenn ein günstiger Endentscheid für die betroffene Person nicht

jeden Nachteil zu beseitigen mag (vgl. BVR 2017 S. 205 E. 1.3 mit Hinweisen; Michel Daum, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 61 N. 39). Da der Beschwerdeführerin gestützt auf den negativen Prüfbescheid der Entzug des Fahrzeugausweises droht, falls sie der Aufforderung zur Nachprüfung nicht nachkommt (Art. 16 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01] und Art. 106 Abs. 1 Bst. b der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51]) und der mit der Nachprüfung verbundene Aufwand, einmal erbracht, nicht rückgängig zu machen ist, ist die Voraussetzung von Art. 74 Abs. 3 i.V.m. Art. 61 Abs. 3 Bst. a VRPG erfüllt (vgl. BGer 1C\_569/2010 vom 7.2.2011 E. 1.2).

### **E. 1.3**

Die Beschwerdeführerin hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, ist durch den angefochtenen Zwischenentscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG). Soweit sie verlangt, es sei festzustellen, dass der Prüfbescheid des SVSA vom 17. Oktober 2022 nichtig sei (vgl. vorne Bst. C), trifft das hingegen nicht zu: Feststellungsbegehren sind gegenüber Leistungs- oder Gestaltungsbegehren subsidiär und damit nur zulässig, wenn das schutzwürdige Interesse der das Feststellungsbegehren stellenden Partei mit einem Leistungs- oder Gestaltungsbegehren nicht gewahrt werden kann (BVR 2022 S. 154 E. 3.1.2, 2018 S. 310 E. 7.3, 2016 S. 273 E. 2.2; VGE 2016/298 vom 15.5.2017 E. 1.3; Markus Müller, in Herzog/Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 5 Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 49 N. 72 ff.). Dem Anliegen der Beschwerdeführerin würde bei Gutheissung des Begehrens um Aufhebung des vorinstanzlichen Entscheids Rechnung getragen. Ein weitergehendes schützenswertes Interesse an der Feststellung der Nichtigkeit des Prüfbescheids ist weder dargetan noch ersichtlich. Insoweit ist auf die Beschwerde nicht einzutreten. Im Übrigen sind die Bestimmungen über Form und Frist eingehalten (Art. 81 Abs.1 i.V.m. Art. 32 VRPG) und ist auf die Beschwerde einzutreten.

### **E. 1.4**

Die Beurteilung von Beschwerden gegen Zwischenverfügungen und Zwischenentscheide fällt in die einzelrichterliche Zuständigkeit (Art. 57 Abs. 1 und 2 Bst. b des Gesetzes vom 11. Juni 2009 über die Organisation der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft [GSOG; BSG 161.1]).

### **E. 1.5**

Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG). Es auferlegt sich insoweit Zurückhaltung, als für die Beurteilung besondere Sach- oder Fachkenntnisse erforderlich sind, über die es nicht gleichermassen verfügt wie die Verwaltungsbehörde mit ihren Fachleuten und -stellen (BVR 2013 S. 5 E. 4.4 und 5.6 [betreffend die Frage der Verkehrssicherheit, gegebenenfalls in Kombination mit entwicklungspsychologischen Aspekten]; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 80 N. 20).

### **E. 2**

Streitig ist zunächst, ob das SVSA die Beschwerdeführerin kurz nach der bestandenen Fahrzeugprüfung vom 2. Juni 2022 zu einer erneuten Nachprüfung ihres Personenwagens

aufbieten durfte.

### **E. 2.1**

Die amtliche Prüfung eines Fahrzeugs bildet Voraussetzung für die Erteilung des Fahrzeugausweises und damit verbunden für die erstmalige Zulassung zum Strassenverkehr (Art. 10 Abs. 1 i.V.m. Art. 13 Abs. 1 SVG). Mit der Erteilung des Fahrzeugausweises und der Zuteilung von Kontroll- schildern wird amtlich bestätigt, dass das Fahrzeug den in Art. 11 SVG und Art. 71 ff. VZV normierten Voraussetzungen entspricht und zum Verkehr zugelassen ist (Hans Giger, in Orell Füssli Kommentar, 9. Aufl. 2022, Art. 10

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 6 SVG N. 1). Einmal zum Verkehr zugelassen, unterliegen Fahrzeuge der periodischen Nachprüfung, zu welcher die Zulassungsbehörde die Halterinnen und Halter aufbietet (Art. 13 Abs. 4 SVG i.V.m. Art. 33 Abs. 1 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahr- zeuge [VTS; SR 741.41]). Nebst diesen regelmässigen Nachprüfungen kann das Fahrzeug jederzeit kontrolliert werden; es ist neu zu prüfen, wenn we- sentliche Änderungen daran vorgenommen wurden oder Zweifel an seiner Betriebssicherheit bestehen (Art. 13 Abs. 3 SVG). Diese Aufzählung von Gründen, die zu einer Neu- oder Nachprüfung führen, ist nicht abschliessend (Peter Sprenger, in Basler Kommentar, 2014, Art. 13 SVG N. 11).

### **E. 2.2**

Der einmal erteilte Fahrzeugausweis für die ordentliche Zulassung zum Strassenverkehr ist unbefristet gültig (Art. 79 Abs. 1 VZV). Zeigt sich nach der Erteilung des Fahrzeugausweises, dass die gesetzlichen Voraus- setzungen nicht oder nicht mehr erfüllt sind, ist die Verkehrsberechtigung durch Konfiskation des Fahrzeugausweises zu entziehen (Art. 16 Abs. 1 SVG sowie Art. 106 Abs. 1 Bst. a VZV; Hans Giger, a.a.O., Art. 16 SVG N. 6). In der Terminologie des allgemeinen Verwaltungsrechts handelt es sich dabei um den Entzug bzw. Widerruf einer Dauerverfügung (vgl. Bern- hard Rütsche, in Basler Kommentar, 2014, Art. 16 SVG N. 12). Ein Widerruf wegen fehlender Voraussetzungen kann nach bundesgerichtlicher Recht- sprechung von der zuständigen Behörde auch ohne besondere gesetzliche Grundlage angeordnet werden. Art. 16 Abs.1 SVG ist daher an sich deklaratorischer Natur; eigenständige Bedeutung hat die Bestimmung aber insofern, als sie bei nicht gegebenen Voraussetzungen einen obligatorischen Bewilligungsentzug vorsieht (Bernhard Rütsche, a.a.O., Art. 16 SVG N. 12 mit Verweis auf BGE 127 II 306 E. 7a, 98 Ia 596 E. 1c). Der obligatorische Charakter des Bewilligungsentzugs bedeutet, dass der Entzug bei ursprüng- lichem Fehlen oder nachträglichem Wegfall einer Bewilligungsvorausset- zung nicht im Ermessen der Behörde liegt. Insbesondere bleibt kein Raum für eine Abwägung zwischen allfälligen Vertrauensschutz- bzw. Rechtssi- cherheitsinteressen am Fortbestand der Verfügung einerseits und dem Ge- setzmässigkeitsprinzip sowie den dahinterstehenden öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit andererseits. Kommt die Behörde zum Schluss, dass eine oder mehrere Bewilligungsvoraussetzungen fehlen und nicht in abseh- barer Zeit erfüllt werden, hat sie die Bewilligung in jedem Fall zu entziehen

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 7 (Bernhard Rütsche, a.a.O., Art. 16 SVG N. 13; vgl. auch Hans Giger, a.a.O., Art. 16 SVG N. 7).

### **E. 2.3**

Die Vorinstanz ist in ihrem Entscheid zum Schluss gelangt, das SVSA habe zu Recht festgehalten, dass eine erfolgreiche Fahrzeugprüfung keine Mängel legalisiere, die bei der Prüfung übersehen oder falsch eingeschätzt worden seien. Der Grund dafür, dass Fahrzeuge jederzeit kontrolliert und einer neuen Prüfung unterzogen werden könnten, liege in der Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Sei die Verkehrssicherheit gefährdet bzw. ein Fahrzeug nicht (mehr) betriebssicher, so müsse dieser Zustand möglichst rasch behoben werden. Das Interesse an der Verkehrssicherheit sei jeweils höher zu gewichten als das Vertrauen in einen rechtskräftigen positiven Prüfentscheid. Das SVSA habe das Fahrzeug der Beschwerdeführerin daher zu einer neuen Fahrzeugprüfung aufbieten dürfen, wenn es – entgegen seiner früheren Auffassung – der Ansicht war, dieses sei nicht betriebssicher (zum Ganzen angefochtener Entscheid E. 2.4).

#### **E. 2.4**

Die Beschwerdeführerin bringt dagegen vor, gemäss Art. 13 Abs. 3 SVG sei ein Fahrzeug nur dann neu zu prüfen, wenn wesentliche Änderungen daran vorgenommen worden seien oder Zweifel an der Betriebssicherheit bestünden. Weder sie noch ..., der ehemalige Fahrzeughalter, hätten am streitbetroffenen Fahrzeug Änderungen vorgenommen. Dieses habe seit der ersten Inverkehrsetzung in den USA und auch im Zeitpunkt des Imports im Jahr 2016 über keine Kotflügel verfügt. Weiter sei es dreimal geprüft und als betriebssicher und vorschriftsgemäss befunden worden. Es sei daher nicht nachvollziehbar, dass das Fahrzeug nur drei Monate nach der letzten erfolgreichen Prüfung einer Nachprüfung unterzogen und mangels Betriebssicherheit ein negativer Prüfbescheid ausgestellt worden sei (Beschwerde S. 6 f.).

#### **E. 2.5**

Der Argumentation der Beschwerdeführerin kann nicht gefolgt werden: Der Fahrzeugausweis ist zwingend zu widerrufen, wenn sich zu einem späteren Zeitpunkt zeigt, dass die gesetzlichen Voraussetzungen nachträglich weggefallen sind oder von Anfang an nicht erfüllt waren (vgl. vorne E. 2.2). Um festzustellen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen (noch) gegeben sind, ist das Fahrzeug einer amtlichen Nachprüfung zu unterziehen. Die amtliche Nachprüfung dient damit als Grundlage für den Entscheid über Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 8 den Entzug oder Nichtentzug des Fahrzeugausweises (vgl. vorne E. 1.1). Nach der ausdrücklichen Regelung in Art. 13 Abs. 3 SVG können Fahrzeuge jederzeit kontrolliert und zu einer Nachprüfung aufgeboten werden, wenn Zweifel an deren Betriebssicherheit bestehen. Im vorliegenden Fall wurde die Beschwerdeführerin zu einer erneuten Nachprüfung ihres Fahrzeugs aufgeboten, weil ihr Fahrzeug über keine Kotflügel verfügte und das SVSA aus diesem Grund dessen Betriebssicherheit in Frage stellte (Akten SVSA 3B pag. 24 f., 65). Es stellte gleichzeitig in Aussicht auf den positiven Prüfbescheid vom 2. Juni 2022 zurückzukommen. Dies ist nach dem Erwogenen nicht zu beanstanden, ist das SVSA doch verpflichtet, den Fahrzeugausweis namentlich zu entziehen, wenn bei einer Prüfung festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht (mehr) betriebssicher ist. Die Interessen der Verkehrssicherheit gehen allfälligen Vertrauensschutzinteressen vor (vgl. vorne E. 2.2). Entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführerin liegt keine Rechtsverletzung vor.

#### **E. 3**

Die Karosserie muss so gebaut sein, dass die Mitte des hinter dem Fahrersitz liegenden Karosserieteils vor der Hinterachse liegt. Sie darf keine technisch nicht erforderlichen hervorstehenden Bestandteile aufweisen, die bei engem Verkehr oder bei Zusammenstössen gefährlich werden können, wie Kühlerfiguren oder dergleichen. Die Ladebrücke darf seitlich nicht mehr als 10 cm über das äussere Reifenende, auf keinen Fall über die Kotflügel [Hervorhebung durch das Gericht] hinausragen. [...]» Daraus ergibt sich zumindest implizit, dass zur Ausrüstung von Motorfahrzeugen bereits damals Kotflügel gehörten, was nicht zuletzt mit Blick auf die damaligen Strassenverhältnisse einleuchtet: Asphaltierte Deckbeläge auf längeren Strecken galten im Jahr 1920 noch als nicht realisierbar. Die Oberflächenentfernung wurde erst ab Ende der 1920er Jahre als Standard betrachtet und das Strassennetz danach im Verlauf der Jahre dementsprechend ausgebaut (vgl. Erika Flückiger Strebel/Hans-Ulrich Schiedt, Die Strassenschicht des Kantons Bern vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart, herausgegeben vom Tiefbauamt des Kantons Bern und ViaStoria Zentrum für Verkehrsgeschichte, 2011, S. 62). Es erscheint deshalb naheliegend, dass Fahrzeuge unter anderem zum Schutz vor aufwirbelnden Steinen und Staub mit Kotflügeln ausgestattet waren. So wurden namentlich die Fahrzeuge der

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 13 Marke Ford des Typs Model A – wie dasjenige der Beschwerdeführerin – standardmässig mit Kotflügeln produziert (vgl. Akten SVSA 3B pag. 21 f. sowie Abbildung auf der Homepage des Herstellers <[www.corporate.ford.com](http://www.corporate.ford.com)> Rubriken «Articles/History/The 1928 Ford Model A»). Die Frage, ob aus Art. 12 Abs. 3 der Vollziehungsverordnung zum MFG indirekt eine Verpflichtung zum Anbringen von Kotflügeln abzuleiten ist, kann mit Blick auf die nachfolgenden Erwägungen allerdings offenbleiben.

### **E. 3.1**

Nach Art. 29 SVG dürfen Fahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Fahrerinnen und Fahrer, Mitfahrende und andere Strassenbenutzerinnen und -benutzer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden. Die Voraussetzungen der Betriebssicherheit und Vorschriftsmässigkeit müssen für die Verkehrszulassung kumulativ erfüllt sein. Ein Fahrzeug befindet sich in vorschriftsgemäsem Zustand, wenn es den massgebenden Vorschriften über Bau und Ausrüstung entspricht. Das Kriterium der Vorschriftsmässigkeit ist dabei in einem engen technischen Sinn zu verstehen (Peter Sprenger, a.a.O., Art. 11 SVG N. 4). Die meisten detaillierten Vorschriften hierzu finden sich in der gestützt auf Art. 8 Abs. 1 SVG erlassenen VTS (Céline Schenk,

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 9 in Basler Kommentar, 2014, Art. 29 SVG N. 2 ff.). Im Unterschied zur Vorschriftsmässigkeit ist die Betriebssicherheit nicht nur in einem engen technischen Sinn zu verstehen, sondern in einem weiten, auch die Verkehrssicherheit umfassenden Sinn. Ein Fahrzeug kann demnach alle technischen Voraussetzungen erfüllen und trotzdem nicht betriebssicher sein (Céline Schenk, a.a.O., Art. 29 N. 27).

### **E. 3.2**

Gemäss Art. 66 Abs. 2 VTS müssen Fahrerinnen und Fahrer sowie Mitfahrerinnen und Mitfahrer durch Radabdeckungen gegen eine Berührung mit den Rädern geschützt sein. Für

Fahrzeuge der Klasse M1 (vgl. Art. 12 Abs. 1 Bst. a VTS) werden die Anforderung an die Radabdeckungen in Art. 104 VTS präzisiert (Peter Sprenger, a.a.O., Art. 8 SVG N. 65). Der Begriff «Radabdeckung» hat dabei den früher verwendeten Begriff «Kotflügel» abgelöst (vgl. Änderung der VTS vom 16.11.2016, in Kraft seit 15.1.2017; [AS 2016 5133]). Nach geltendem Recht besteht damit grundsätzlich eine Verpflichtung, an Fahrzeugen Kotflügel bzw. Radabdeckungen anzubringen.

### **E. 3.3**

Das Fahrzeug der Beschwerdeführerin wurde im Jahr 1930 hergestellt (vgl. «Certificate of Title» hinten in Akten SID 3A). Als Datum der ersten Inverkehrsetzung wurde der 31. Dezember 1930 festgelegt (Akten SVSA 3B pag. 31; vgl. Ziff. 2.2 der Weisung des Bundesamts für Strassen [ASTRA] vom 27.2.2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung [im Folgenden: Weisung ASTRA]; einsehbar unter <[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)>, Rubriken «Fachleute und Verwaltung/Vollzug Strassenverkehrsrecht/Dokumente/ Weisungen»). Da die technischen Anforderungen an Bau und Ausrüstung von Fahrzeugen gemäss VTS erst am 1. Oktober 1995 in Kraft getreten sind, gilt es zu klären, ob diese für das Fahrzeug der Beschwerdeführerin massgebend sind.

### **E. 3.4**

Die Vorinstanz führte dazu mit Verweis auf die Weisung ASTRA aus, dass bei der Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr grundsätzlich die aktuell geltenden Vorschriften anwendbar seien. Werden mit amtlichen Dokumenten nachgewiesen, dass ein Fahrzeug bereits früher im Ausland zum Verkehr zugelassen war, so müsse dieses – vorbehältlich einer Nachrüstungspflicht – mindestens denjenigen schweizerischen Vorschriften entsprechen, die zum Zeitpunkt seiner ersten Inverkehrsetzung gegolten hätten (Art. 4 Abs. 1 VTS). Damit müsse das Fahrzeug der Beschwerdeführ-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 10

rerin grundsätzlich die schweizerischen Vorschriften für eine Zulassung erfüllen, die 1930 gegolten hätten. Es sei unbestritten, dass es damals noch keine Vorschriften zu Kotflügeln bzw. Radabdeckungen gegeben habe und eine Nachrüstungspflicht in der heute geltenden VTS nicht ersichtlich sei. Seien am Fahrzeug tiefgreifende Änderungen vorgenommen worden, so sei es hingegen nach dem zum Zeitpunkt der Nachprüfung vor der Weiterverwendung geltenden Recht zu beurteilen (Art. 4 Abs. 3 VTS). Es sei davon auszugehen, dass das Fahrzeug der Beschwerdeführerin bei seiner erstmaligen Inverkehrsetzung noch über Kotflügel verfügt habe, da dieses Fahrzeugmodell mit Kotflügeln produziert worden sei. Es müsse daher angenommen werden, dass die Kotflügel nachträglich demontiert worden seien. Diese Entfernung sei der Auffassung des ASTRA (Akten SID pag. 19 f.) folgend als tiefgreifende Änderung im Sinn von Art. 4 Abs. 3 VTS zu qualifizieren, womit das Fahrzeug nach dem zum Zeitpunkt der Nachprüfung vor der Weiterverwendung geltenden Recht zu beurteilen sei. Da der Zeitpunkt der Demontage nicht bekannt sei, könne das anwendbare Recht jedoch nicht bestimmt werden. Ob dieser Zeitpunkt überhaupt relevant sei, sei jedoch fraglich, da es aus verkehrssicherheitsrechtlicher Sicht keine Rolle spiele, wann die Kotflügel demontiert worden seien; relevant sei bloss das damit verbundene Risiko für den Strassenverkehr. Mit dem SVSA und dem ASTRA sei davon auszugehen, dass Kotflügel nicht bloss Spritzschutz seien, sondern auch verhindern würden, dass schwächere Verkehrsteilnehmende,

namentlich zu Fuss oder mit dem Fahrrad verkehrende Personen, gefährdet und bei Kollisionen einem höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt würden. Ob das Fahrzeug vorschriftskonform sei, könne letztlich offenbleiben, da es so oder anders nicht als betriebs- bzw. verkehrssicher im Sinn von Art. 29 SVG gelten und deshalb nicht weiter zum Verkehr zugelassen werden könne (angefoch- tener Entscheid E. 3.5 ff.).

### **E. 3.5**

Auch die Beschwerdeführerin geht davon aus, dass ihr Fahrzeug nur denjenigen Anforderungen entsprechen muss, die im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung galten. Die VTS sei erst am 1. Oktober 1995 in Kraft getreten und deren Vorgängerverordnung, die Verordnung vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (BAV; AS 1969 821, ausser Kraft seit 1.10.1995) auch erst am 1. Oktober 1969. Vorher hätten keine Regelungen betreffend Kotflügel bzw. Radabdeckungen bestanden.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 11 Das Fahrzeug müsse daher Art. 104 VTS nicht einhalten, zumal keine Nachrüstungspflicht vorgesehen sei (Beschwerde S. 7 ff.). Zudem seien auch keine Änderungen am Fahrzeug vorgenommen worden, womit Art. 4 Abs. 3 Bst. b VTS nicht zur Anwendung gelange. Die Vorinstanz verletze Art. 4 und 104 VTS sowie Art. 29 SVG, indem sie den negativen Prüfbescheid des SVSA bestätigt habe (Beschwerde S. 7 ff.).

### **E. 3.6**

Die VTS ist am 1. Oktober 1995 in Kraft getreten. Für Fahrzeuge, die bereits davor in Verkehr standen, bestimmt sich das anwendbare Recht – entgegen den Ausführungen der Vorinstanz und der Beschwerdeführerin – allerdings nicht nach Art. 4 Abs. 1 VTS, sondern nach der Übergangsbestimmung in Art. 222 Abs. 2 VTS. Art. 4 Abs. 1 VTS, der erst mit der Änderung der VTS vom 14. Oktober 2009 (AS 2009 5705) eingefügt wurde (damals noch Art. 3b), regelt das anwendbare Recht für Fahrzeuge, welche bei Inkrafttreten einer Änderung der VTS bereits in Verkehr standen. Für Fahrzeuge, die beim Inkrafttreten der VTS am 1. Oktober 1995 in Verkehr standen, statuiert Art. 222 Abs. 2 VTS, dass diese den Anforderungen des bisherigen Rechts genügen müssen. Für einzelne technische Anforderung wird eine Nachrüstungspflicht innert einer bestimmten Frist vorgesehen, nicht so für die hier interessierenden Kotflügel. Bis zum Inkrafttreten der VTS waren die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge in der BAV geregelt. Auch diese enthielt eine Übergangsbestimmung, wonach für Fahrzeuge, die bereits vor deren Inkrafttreten in Verkehr standen, bisheriges Recht massgebend blieb (Art. 86 BAV). Vor Inkrafttreten der BAV waren der Motorfahrzeugverkehr und die technischen Anforderungen an Fahrzeuge im Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (Motorfahrzeuggesetz, MFG; BBl 1932 I 610) sowie der dazugehörigen Vollziehungsverordnung vom 25. November 1932 (AS 48 715) geregelt. Dabei handelte es sich um die ersten eidgenössischen Erlasse zum Motorfahrzeugverkehr; davor hatte der Bund in diesem Bereich keine Rechtsetzungskompetenz (vgl. Bernhard Waldmann/Raphael Kraemer, in Basler Kommentar, 2014, Allgemeine Vorbemerkungen zum SVG, N. 1 ff.). Mit dem Inkrafttreten des MFG wurden die davor geltenden Konkordate sowie alle entgegenstehenden Bestimmungen des eidgenössischen und kantonalen Rechts aufgehoben (Art. 72 MFG). Gemäss der Übergangsbestimmung in Art. 82 der Vollziehungsverordnung zum MFG mussten schon zum Verkehr zuge-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 12 lassene Motorwagen innerhalb eines Jahres mit der im Gesetz und in der Verordnung vorgeschriebenen Bereifungsart versehen werden; Anhänger innerhalb von eineinhalb Jahren (Abs. 1). Die übrigen Vorrichtungen an Motorfahrzeugen mussten innerhalb eines Jahres angebracht werden (Abs. 2). Mit anderen Worten mussten sämtliche bereits vor dem Erlass des MFG und der dazugehörigen Vollziehungsverordnung in Verkehr stehenden Motorfahrzeuge – wie jenes der Beschwerdeführerin – grundsätzlich innerhalb eines Jahres an die neuen technischen Anforderungen angepasst werden.

### **E. 3.7**

Radabdeckungen waren im MFG bzw. der dazugehörigen Vollziehungsverordnung nicht ausdrücklich vorgeschrieben. In Art. 12 der Vollziehungsverordnung zum MFG, der die notwendigen Vorrichtungen regelte, fand sich immerhin folgende Bestimmung: « Art. 12 Ausrüstung 1 Der Motorwagen muss mit den Vorrichtungen versehen sein, die für seine Betriebssicherheit erforderlich sind. Notwendig sind: 2 [...]»

### **E. 3.8**

Der Vorinstanz ist zuzustimmen, dass von einer nachträglichen Entfernung der Kotflügel auszugehen ist und dies als tiefgreifende Änderung im Sinn von Art. 4 Abs. 3 Bst. b VTS zu qualifizieren ist. Folglich wäre das Fahrzeug grundsätzlich nach dem zum Zeitpunkt der Nachprüfung vor der Weiterverwendung geltenden Recht zu beurteilen. Allerdings ist nicht bekannt, wann die Kotflügel entfernt wurden und damit auch nicht feststellbar, nach welchem Recht sich die technischen Anforderungen an das Fahrzeug der Beschwerdeführerin zu richten haben. Wie bereits die Vorinstanz ausgeführt hat, kann diese Frage letztlich offen bleiben: Zwar sind Fahrzeuge, die beim Inkrafttreten der VTS bzw. der Vorgängererlasse bereits in Verkehr standen, gestützt auf die jeweiligen Übergangsbestimmungen von der Einhaltung der später eingeführten, strengeren technischen Anforderungen grundsätzlich befreit, da für sie das bisher geltende Recht anwendbar bleibt (vgl. vorne E. 3.6). Vorausgesetzt ist aber in jedem Fall, dass sie das zusätzliche Erfordernis der Betriebssicherheit erfüllen (vgl. vorne E. 3.1).

### **E. 3.9**

Art. 29 SVG, der auch die Betriebssicherheit voraussetzt, war zur Zeit der Inverkehrsetzung des streitbetroffenen Fahrzeugs noch nicht in Kraft. Insofern erübrigt sich auf das von der Beschwerdeführerin vorgebrachte Verhältnis dieser Norm zu Art. 104 VTS näher einzugehen. Allerdings sah bereits das MFG vor, dass Motorfahrzeuge nur in betriebssicherem Zustand verkehren dürfen (Art. 17 MFG), und sogar das Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen vom 31. März 1914 (GS 1914 S. 111 ff.) schrieb vor, dass «Vorrichtungen betriebssicher und derart angelegt sein [müssen], dass jede Feuers- und Explosionsgefahr nach Möglichkeit ausgeschlossen ist, dass Reit- und Zugtiere durch das Geräusch scheu werden, dass auch sonst keine Gefahr für den Verkehr entsteht, und dass das Publikum nicht ernstlich durch Rauch oder Dampf belästigt wird» (Art. 3). Die Betriebssicherheit ist demnach seit jeher eine Anforderung an Strassenfahrzeuge; sie musste und muss jederzeit erfüllt sein, unabhängig davon, welche technischen Anforderungen das Fahrzeug ausserdem einzuhalten hat. Das gilt sogar für sog. Veteranenfahrzeuge, d.h. für Fahrzeuge, die vor mehr als 30 Jahren in Verkehr gesetzt

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 14

wurden und die nicht regelmässig und nur für private Zwecke verwendet werden. Sie profitieren – unter Wahrung der Verkehrs- und Betriebssicherheit – von gewissen Ausnahmeregelungen, die der besonderen Verwendung und der Bedeutung dieser Fahrzeuge als technisches Kulturgut Rechnung tragen (vgl. Weisung des ASTRA für Veteranenfahrzeuge vom 3.11.2008, insb. Ziff. 5 [abrufbar unter <www.astra.admin.ch>, Rubriken «Fachleute und Verwaltung/Vollzug Strassenverkehrsrecht/Dokumente/Weisungen»]). Wenn selbst Veteranenfahrzeuge das Erfordernis der Betriebs- und Verkehrssicherheit erfüllen müssen, muss dies umso mehr für Fahrzeuge wie jenes der Beschwerdeführerin gelten, deren erste Inverkehrsetzung zwar vor mehr als 30 Jahren erfolgte, die aber die Anforderungen für die Qualifikation als Veteranenfahrzeug nicht erfüllen und daher nicht von Ausnahmeregelungen profitieren können. Dem Fahrzeug der Beschwerdeführerin wurde der Veteranenstatuts versagt, weil es nicht der ursprünglichen Ausführung entspricht (fehlende Kotflügel hinten und vorne sowie fehlende seitliche Motorabdeckungen links und rechts; vgl. Prüfbericht vom 28.18.2016 des Verkehrsamts des Kantons Schwyz, Akten SVSA 3B pag. 31 f. und Fotos, Akten SVSA 3B pag. 21).

### **E. 3.10**

Grundsätzlich auferlegen sich die verwaltungsinterne Beschwerdebehörde und das Verwaltungsgericht bei der Überprüfung von Aspekten, die eine kantonale Fachbehörde aufgrund ihres Fachwissens besser beurteilen kann, eine gewisse Zurückhaltung (BVR 2013 S. 5 E. 5.6 mit Verweis auf BVR 2010 S. 411 E. 1.5; vgl. vorne E. 1.5). Das SVSA verfügt in Bezug auf Fragen der Verkehrssicherheit über besonderes Fachwissen. Es ist daher auf dessen ohne weiteres nachvollziehbare Einschätzung abzustellen, wonach durch die fehlenden Kotflügel eine erhöhte Verletzungsgefahr für schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besteht und das Fahrzeug der Beschwerdeführerin daher nicht betriebssicher ist. Gründe für ein Abweichen von dieser Einschätzung sind nicht ersichtlich und macht die Beschwerdeführerin im Übrigen auch nicht geltend.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 14.07.2025, Nr. 100.2024.131U, Seite 15

### **E. 3.11**

Zusammengefasst ist die Schlussfolgerung der Vorinstanz, das SVSA habe dem Fahrzeug der Beschwerdeführerin zu Recht mangels Betriebssicherheit einen negativen Prüfungsbescheid erteilt, nicht zu beanstanden.

### **E. 4**

Der angefochtene Entscheid hält somit der Rechtskontrolle stand. Gründe für eine Rückweisung bestehen nicht. Die Beschwerde erweist sich damit als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Prozessausgang hat die Beschwerdeführerin die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG).

### **E. 5**

Gegen das vorliegende Urteil steht grundsätzlich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht offen (Art. 82 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni

2005 über das Bundesgericht [Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110]). Da es sich um einen Zwischenentscheid im Sinn von Art. 93 BGG handelt (vgl. BGE 135 II 30 E. 1.3) ist die Beschwerde nur zulässig, wenn die zusätzlichen Voraussetzungen von Art. 93 Abs. 1 BGG erfüllt sind. Demnach entscheidet die Einzelrichterin:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.