

BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2020.56 vom 20. Juni 2019

BS Appellationsgericht, 2019-06-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_VD.2020.56

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2020.56 du 20 juin 2019

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2020.56 del 20 giugno 2019

Erwägungen

E. 1

1.1 Die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts zur Beurteilung des vorliegenden Rekurses ergibt sich aus dem Überweisungsbeschluss des Präsidiatdepartements vom 12. März 2020 sowie § 12 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRPG, SG 270.100) und § 42 des Organisationsgesetzes (OG, SG 153.100). Zuständig ist das Dreiergericht (§ 92 Abs. 1 Ziff. 11 des Gerichtsorganisationsgesetzes [GOG, SG 154.100]).

1.2 Für das Verfahren gelten die Bestimmungen des VRPG. Als Adressat des angefochtenen Entscheids ist der Rekurrent von diesem unmittelbar berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Abänderung, weshalb er gemäss § 13 Abs. 1 VRPG zum Rekurs legitimiert ist. Auf das frist- und formgerechte Rechtsmittel ist somit einzutreten.

1.3 Die Kognition des Verwaltungsgerichts richtet sich mangels ausdrücklicher spezialgesetzlicher Regelung nach § 8 VRPG. Demnach prüft das Gericht insbesondere, ob die Vorinstanz den Sachverhalt unrichtig festgestellt, wesentliche Form- oder Verfahrensvorschriften verletzt, das öffentliche Recht nicht oder nicht richtig angewandt oder von dem ihr zustehenden Ermessen einen unzulässigen Gebrauch gemacht hat.

E. 1.0

Gewichtspromille und mehr erreicht, obwohl die Teilnehmer nicht mehr fahren müssen. Die Obergrenze liegt regelmässig bei 1,3 Gewichtspromille (Stephan, Trunkenheitsdelikte im Verkehr: Welche Massnahmen sind erforderlich?, in: AJP 1994 S. 445 ff., 449). Bei Blutalkoholkonzentrationswerten von über 1,6 Gewichtspromille könne davon ausgegangen werden, dass eine regelmässige Alkoholaufnahme von durchschnittlich wesentlich mehr als 80 Gramm Alkohol täglich über längere Zeit mit hoher Sicherheit anzunehmen sei. Bei einer solchen Alkoholmenge pflegten sehr häufig schwere gesundheitliche Belastungen einzutreten. Eine Konzentrationstoleranz von 1,6 Gewichtspromille und mehr setze einen chronischen Alkoholkonsum bzw. -missbrauch voraus und stelle unabhängig von Intelligenz, Verantwortungsgefühl und Bildungsstand eine zuverlässige Vermeidung von Trunkenheitsfahrten in Frage, weil die subjektive Befindlichkeit als Massstab der aktuellen Alkoholisierung auf Dauer gestört sei (Stephan, a.a.O., S. 453).

3.4.3 Wie vorstehend eingehend dargelegt worden ist, bestehen bei einer Person, die eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspromille oder eine Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l aufgewiesen hat, unabhängig davon, ob sie in diesem Zustand ein Motorfahrzeug geführt hat oder nicht, hinreichende Anhaltspunkte, die ihre Fahreignung in Frage stellen. Grundsätzlich könnte deshalb jede Person, die über einen Lernfahr- oder Führerausweis verfügt und eine entsprechende Alkoholkonzentration aufgewiesen hat, gestützt auf die Generalklausel von Art. 15d Abs. 1

SVG einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen werden. Dies dürfte jedoch mit dem Willen des Gesetzgebers kaum vereinbar sein. Der Umstand, dass er den Geltungsbereich von Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG auf das Führen von Motorfahrzeugen beschränkt hat, spricht dafür, dass eine Fahreignungsuntersuchung nicht bei jeder Person angeordnet werden soll, die eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspromille oder eine Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l aufgewiesen hat. Die Beschränkung des Geltungsbereichs von Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG auf das Führen von Motorfahrzeugen spricht aber nicht dagegen, auch Personen, die mit einer entsprechenden Alkoholkonzentration ein Motorfahrzeug geführt haben, das keinen Führerausweis erfordert, einer Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen.

3.4.4 Wer eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,5 Gewichtspromille oder eine Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,25 mg/l aufweist, gilt zumindest für das Führen von Motorfahrzeugen, für die ein Führerausweis erforderlich ist, unwiderlegbar als fahruntfähig und darf solche Fahrzeuge nicht führen. Falls er trotzdem ein solches Motorfahrzeug führt, macht er sich wegen einer Übertretung strafbar, wenn er eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,5 Gewichtspromille und weniger als 0,8 Gewichtspromille oder eine Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,25 mg/l und weniger als 0,4 mg/l aufweist, und wegen eines Vergehens, wenn er eine qualifizierte Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,8 Gewichtspromille oder eine qualifizierte Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,4 mg/l aufweist (vgl. oben E. 3.3.4). Diese Regeln sind Personen, die über einen Führerausweis verfügen, allgemein bekannt. Wenn jemand mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspromille oder einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l ein Motorfahrzeug führt, für das ein Führerausweis erforderlich ist, kann deshalb davon ausgegangen werden, dass er bewusst die Verkehrsregeln verletzt und eine empfindliche Strafe in Kauf nimmt. Dies ist ein Indiz dafür, dass er erhebliche Mühe hat, Alkoholkonsum und das Führen von Motorfahrzeugen ausreichend zu trennen. Für das Führen von Elektro-Tretrollern und anderen Motorfahrrädern, die keinen Führerausweis erfordern, ist es hingegen fraglich, ob bei einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,5 Gewichtspromille oder einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,25 mg/l in jedem Fall Fahruntfähigkeit anzunehmen ist. Zudem dürfte das Führen eines Motorfahrrads, das keinen Führerausweis erfordert, auch bei einer qualifizierten Blut- oder Alkoholkonzentration bloss eine mit Busse bedrohte Übertretung darstellen (vgl. oben E. 3.3.4). Das Führen eines Elektro-Tretrollers mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspromille oder einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l zeugt deshalb von einer etwas weniger grossen Gleichgültigkeit gegenüber den Strassenverkehrsregeln wie das Führen eines Motorfahrzeugs, das einen Führerausweis erfordert, mit einer entsprechenden Alkoholkonzentration. Das Führen eines Motorfahrzeugs, das keinen Führerausweis erfordert, mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspromille oder einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l ist aber noch immer ein stärkeres Indiz für eine ungenügende Fähigkeit, Alkoholkonsum und das Führen von Motorfahrzeugen ausreichend trennen zu können, als das Führen eines motorlosen Fahrzeugs, insbesondere eines Fahrrads, mit einer entsprechenden Alkoholkonzentration. Wer in einem solchen Zustand der offensichtlichen Fahruntfähigkeit überhaupt in Betracht zieht, ein Motorfahrzeug zu führen, wird im allgemeinen auch weniger Hemmungen haben, in einem solchen Zustand ein Motorfahrzeug, für das ein Führerausweis erforderlich ist, zu führen. Damit bedeutet die

Bejahung von Zweifeln an der Fahreignung von Personen, die mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l einen Elektro-Tretroller geführt haben, nicht, dass solche Zweifel notwendigerweise auch bei allen Personen bejaht werden müssen, die mit einer entsprechenden Alkoholkonzentration ein Fahrrad geführt haben. Ob eine Person, die über einen Lern- oder Führerausweis verfügt und mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l ein Fahrrad geführt hat, gestützt auf die Generalklausel von Art. 15d Abs. 1 SVG wegen Zweifeln an ihrer Fahreignung einer Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen ist, kann und muss im vorliegenden Fall offenbleiben.

3.4.5 Der Rekurrent macht geltend, das Bundesgericht habe mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung gestützt auf die Generalklausel von Art. 15d Abs. 1 SVG mehrere Indizien für eine Alkoholproblematik voraussetze (Rekursbegründung, S. 6). Diesbezüglich ist zu differenzieren. In einem neueren Urteil erwog das Bundesgericht, es sei ausserhalb des motorisierten Strassenverkehrs bisher nie von einer bestimmten Blutalkoholkonzentration ausgegangen, ab der automatisch eine Fahreignungsabklärung anzuordnen sei (BGer 1C_569/2018 vom 19. März 2019 E. 3.4). Im erwähnten Urteil begründete es die Anwendbarkeit der Generalklausel von Art. 15d Abs. 1 SVG damit, dass die Betroffene als Fussgängerin eine Blutalkoholkonzentration von 2,65 bis 3,38 Gewichtspromille und bei der Blutabnahme eine Blutalkoholkonzentration von mehr als 2,5 Gewichtspromille aufgewiesen und keine bzw. nur geringe alkoholursächliche Ausfallerscheinungen gezeigt habe (vgl. BGer 1C_569/2018 vom 19. März 2019 E. 4.1 f. und 4.5). Zudem erachtete das Bundesgericht die Tatsache, dass eine Person als Fussgänger eine Blutalkoholkonzentration von 2,27 Gewichtspromille aufwies, bisher nicht als hinreichenden Grund für die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung (vgl. BGer 1C_569/2018 vom 19. März 2019 E. 3.3, 1C_144/2017 vom 2. Juni 2017 Sachverhalt lit. A und E. 3.4). Damit genügt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung die Tatsache, dass eine Person als Fussgängerin oder ausserhalb des Strassenverkehrs eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr aufgewiesen hat, nicht zur Begründung von Zweifeln an ihrer Fahreignung, die gemäss Art. 15d Abs. 1 SVG die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung rechtfertigen. Aus den folgenden Gründen kann daraus aber nicht abgeleitet werden, auch die Tatsache, dass eine Person mit einer solchen Blutalkoholkonzentration mit einem Fahrrad oder gar einem Motorfahrrad, das keinen Führerausweis erfordert, am Strassenverkehr teilgenommen hat, könne gemäss Bundesgericht keine solchen Zweifel begründen. Erstens ist die Tatsache, dass eine Person trotz einer derart starken Alkoholisierung nicht zu Fuss geht, sondern ein Fahrrad oder ein Motorfahrrad verwendet, ein Indiz für eine ungenügende Fähigkeit, Alkoholkonsum und Strassenverkehr ausreichend zu trennen. Zweitens ergibt sich aus dem Umstand, dass eine Person noch in der Lage ist, ein Fahrrad oder ein Motorfahrrad zu führen, dass ihre alkoholursächlichen Ausfallerscheinungen beschränkt sein müssen. Den Fall des Führens eines Fahrrads oder eines Motorfahrrads, das keinen Führerausweis erfordert, mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr hat das Bundesgericht seit dem Inkrafttreten von Art. 15d SVG soweit ersichtlich noch nicht beurteilt.

Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung aus der Zeit vor dem Inkrafttreten von Art. 15d SVG waren Personen, die während der letzten fünf Jahre vor der aktuellen

Trunkenheitsfahrt keine einschlägige Widerhandlung begangen hatten, einer medizinischen Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen, wenn die Blutalkoholkonzentration 2,5 und mehr Promille betrug. Das Bundesgericht nahm an, wer eine derart hohe Blutalkoholkonzentration aufweise, verfüge über eine so grosse Alkoholtoleranz, dass in aller Regel auf eine Alkoholabhängigkeit geschlossen werden müsse (BGE 129 II 82 E. 4.2 S. 87, 126 II 185 E. 2e S. 191). Aus dieser Praxis zum alten Recht kann nicht geschlossen werden, Zweifel an der Fahreignung, die eine Fahreignungsuntersuchung rechtfertigen, dürften unter dem geltenden Recht nicht bereits bei einer geringeren Alkoholkonzentration angenommen werden.

3.4.6 Weissenberger äusserte sich zur vorliegend zu beantwortenden Frage folgendermassen: ■ Fraglich ist, ob bei Fahrradfahrern oder Lenkern von Motorfahrzeugen, die keinen Führerausweis erfordern, ab einem bestimmten Blutalkoholwert bzw. einem entsprechenden Atemalkoholwert der Verdacht auf fehlende Fahreignung unwiderlegbar besteht und deshalb eine Fahreignungsabklärung anzuordnen ist. Denkbar wäre, insoweit den Mindestwert von 1,6 Promille analog auf sie anzuwenden, doch dürfte das angesichts des viel geringeren geschaffenen Risikos zu streng sein. Dies sollte deshalb bei diesen Kategorien von Personen bzw. Lenkern erst ab einem Wert von 2,5 Promille allenfalls bejaht werden. ■ (Weissenberger, a.a.O., Art. 15d SVG N 34). Diese Auffassung überzeugt nicht. Voraussetzung der Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung sind Zweifel an der Fahreignung. Für die Beantwortung der Frage, ob das Führen eines bestimmten Fahrzeugs in alkoholisiertem Zustand solche Zweifel begründet, ist die Grösse des damit geschaffenen Risikos irrelevant. Diesem kommt auch für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Anordnung der Fahreignungsuntersuchung keine wesentliche Bedeutung zu. Die Fahreignungsuntersuchung gemäss Art. 15d Abs. 1 SVG hat keinen repressiven Charakter und erfolgt typischerweise im Hinblick auf einen allfälligen Sicherungszug wegen fehlender Fahreignung (vgl. Bickel, a.a.O., Art. 15d SVG N 8). Sie ermöglicht es, das allfällige Fehlen der Fahreignung festzustellen und im Fall des Fehlens der Fahreignung durch einen Sicherungszug des Führerausweises zu verhindern, dass die betroffene Person in Zukunft die Verkehrssicherheit durch das Führen von Motorfahrzeugen, die einen Führerausweis erfordern, gefährdet. Für die Grösse dieser Gefahr ist die Art der Motorfahrzeuge massgebend, welche die betroffene Person mit ihrem Führerausweis führen kann, und nicht die Art des Fahrzeugs, das sie beim Vorfall geführt hat, der Zweifel an ihrer Fahreignung weckt. Im Übrigen ist das Gefährdungspotenzial bei Fahrrädern und Motorfahrzeugen, die keinen Führerausweis erfordern, in der Regel zwar tiefer einzustufen als bei Motorfahrzeugen, für die ein Führerausweis erforderlich ist. Allerdings stellen Personen, die mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr ein Fahrrad oder ein Motorfahrzeug, das keinen Führerausweis erfordert, führen, aufgrund ihrer Fahrunfähigkeit nicht nur für sich selbst, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer eine Gefahr dar (vgl. angefochtener Entscheid, E. 13).

Der Rekurrent macht geltend, die Auffassung, dass Personen, die ein Motorfahrzeug, das keinen Führerausweis erfordert, mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspromille oder einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l geführt haben, einer Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen sind, werde auch von Knöpfli und Kraemer abgelehnt (Rekursbegründung, S. 5 f.). Dies ist unrichtig. Die Ausführungen beider Autoren beziehen sich ausschliesslich auf Fahrradfahrer (vgl. Knöpfli,

a.a.O., S. 226 f.; Kraemer, a.a.O., N 409 ff.).

E. 2

Der Rekurrent verfügt über den Führerausweis der Kategorie B. Gemäss dem rechtskräftigen Strafbefehl der Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Stadt vom 3. Januar 2020 führte der Rekurrent am 15. Mai 2019 um 00:45 Uhr in Basel einen Elektro-Stehroller nachts und ohne Licht sowie in fahruntüchtigem Zustand mit einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,85 mg/l auf beleuchteten Strassen. Dieser Sachverhalt ist unbestritten abgesehen von der Frage, ob es sich beim vom Rekurrenten geführten Fahrzeug um einen Elektro-Stehroller oder einen Elektro-Tretroller gehandelt hat. Gemäss dem Rapport der Kantonspolizei vom 15. Mai 2019, dem Schreiben des AMA vom 28. Mai 2019 und dem Strafbefehl vom 3. Januar 2020 führte der Rekurrent einen Elektro-Stehroller. Ein Elektro-Stehroller ist gemäss Art. 18 lit. d der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) ein einplätziges, selbstbalancierendes Fahrzeug mit elektrischem Antrieb und einer Motorleistung von insgesamt höchstens 2,00 kW, die zu einem wesentlichen Teil für das Halten der Balance des Fahrzeugs eingesetzt wird, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt. Mit seiner Stellungnahme vom 6. Juni 2019 machte der Rekurrent geltend, das von ihm geführte Fahrzeug sei nicht selbstbalancierend gewesen. Aus diesem Grund handle es sich nicht um einen Elektro-Stehroller, sondern um einen Elektro-Tretroller. Gemäss der Vernehmlassung des AMA vom 6. September 2019 sind diese Feststellungen korrekt (Vernehmlassung vom 6. September 2019, Ziff. 9). Dementsprechend verwendeten das AMA in seiner Verfügung vom 20. Juni 2019 und das JSD im angefochtenen Entscheid den Begriff Elektro-Tretroller. Entsprechend der Einschätzung der Vorinstanzen wird im Folgenden davon ausgegangen, dass es sich beim vom Rekurrenten geführten Fahrzeug um einen Elektro-Tretroller gehandelt hat.

E. 3

3.1 Gemäss Art. 14 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) müssen Motorfahrzeugführer über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen. Die Fahreignung setzt unter anderem voraus, dass der Motorfahrzeugführer frei von einer Sucht ist, die das sichere Führen von Motorfahrzeugen beeinträchtigt (Art. 14 Abs. 2 lit. c SVG). Eine Alkoholsucht im Sinn des SVG wird nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung bejaht, wenn der Betreffende regelmässig so viel Alkohol konsumiert, dass seine Fahrfähigkeit vermindert wird und er diese Neigung zum übermässigen Alkoholenuss durch den eigenen Willen nicht zu überwinden oder zu kontrollieren vermag. Er muss mithin in einem Mass abhängig sein, dass er mehr als jede andere Person der Gefahr ausgesetzt ist, sich in einem Zustand ans Steuer eines Fahrzeugs zu setzen, der das sichere Führen nicht mehr gewährleistet. Nach der Rechtsprechung darf auf fehlende Fahreignung geschlossen werden, wenn der Betroffene nicht mehr in der Lage ist, Alkoholkonsum und Strassenverkehr ausreichend zu trennen, oder wenn die naheliegende Gefahr besteht, dass er im akuten Rauschzustand am motorisierten Strassenverkehr teilnimmt. Dieses Verständnis der Alkoholsucht erlaubt, auch bloss suchtgefährdete Personen, bei denen aber jedenfalls ein Alkoholmissbrauch vorliegt, vom Führen eines Motorfahrzeugs fernzuhalten. Der Suchtbegriff des Verkehrsrechts deckt sich somit nicht mit dem medizinischen Begriff der Alkoholabhängigkeit (BGE 129 II 82 E. 4.1 S. 86 f.).

E. 3.2

3.2.1 Bestehen Zweifel an der Fahreignung einer Person, so wird diese gemäss Art. 15d Abs. 1 SVG einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen. In den in Art. 15d Abs. 1 lit. a) SVG aufgezählten Fällen ist eine Fahreignungsuntersuchung grundsätzlich zwingend und ohne weitere Einzelfallprüfung anzuordnen, selbst wenn die Zweifel im konkreten Fall noch nicht erhärtet oder nur abstrakter Natur sind. Diese Tatbestände begründen mithin einen Anfangsverdacht fehlender Fahreignung, der zur Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung führt (BGer 1C_232/2018 vom 13. August 2018 E. 3.3; VGE VD.2018.245 vom 28. Februar 2019 E. 2.2 und VD.2018.179 vom 17. Januar 2019 E. 2.3). Ist keiner der nicht abschliessend aufgezählten Beispielfälle gegeben, so setzt die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung gemäss einzelnen Urteilen des Bundesgerichts und der Auffassung mehrerer Autoren voraus, dass aufgrund hinreichender Anhaltspunkte ernsthafte Zweifel an der Fahreignung des Betroffenen bestehen (vgl. BGer 1C_232/2018 vom 13. August 2018 E. 3.2, 1C_144/2017 vom 2. Juni 2017 E. 2.2 und 1C_446/2012 vom 26. April 2013 E. 3.2; Bickel, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 2. Auflage, Basel 2014, Art. 15d N 35; Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, Art. 15d SVG N 6). Diese Anforderungen erscheinen zu hoch und mit den unterschiedlichen Wortlauten von Art. 15d Abs. 1 SVG sowie Art. 28a Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV, SR 741.51) einerseits und Art. 30 VZV andererseits nicht vereinbar. Während für die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung gemäss Art. 15d Abs. 1 SVG und Art. 28a Abs. 1 VZV **■Zweifel■** an der Fahreignung genügen, verlangt Art. 30 VZV für den vorsorglichen Entzug des Führerausweises **■ernsthafte Zweifel■** an der Fahreignung (VGE VD.2018.245 vom 28. Februar 2019 E. 2.2). In anderen Urteilen erwog das Bundesgericht dementsprechend, dass die Anforderungen an die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung nicht dieselben seien wie für den vorsorglichen Führerausweisentzug. Während der vorsorgliche Führerausweisentzug voraussetze, dass ernsthafte Zweifel an der Fahreignung einer Person bestünden, genüßten für die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung hinreichende Anhaltspunkte, welche die Fahreignung in Frage stellten (BGer 1C_384/2017 vom 7. März 2018 E. 2.2, 1C_13/2017 vom 19. Mai 2017 E. 3.2, 1C_531/2016 vom 22. Februar 2017 E. 2.4.2). Auch nach der Praxis des Verwaltungsgerichts genügen für die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung hinreichende Anhaltspunkte, welche die Fahreignung in Frage stellen (VGE VD.2018.245 vom 28. Februar 2019 E. 2.4.1 und 2.4.2 sowie VD.2018.179 vom 17. Januar 2019 E. 2.3). Während es für den vorsorglichen Führerausweisentzug ernsthafte Zweifel an der Fahreignung bedarf, genügen für die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung und damit die Einleitung eines Sicherungsentzugsverfahrens einfache Zweifel an der Fahreignung (Rütsche/D■Amico, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 2. Auflage, Basel 2014, Art. 16d N 31; vgl. VGE VD.2018.245 vom 28. Februar 2019 E. 2.4.2).

3.2.2 Die Fahreignungsuntersuchung gestützt auf Art. 15d Abs. 1 SVG erfolgt typischerweise im Hinblick auf einen allfälligen Sicherungsentzug wegen fehlender Fahreignung gemäss Art. 16d Abs. 1 SVG (vgl. Bickel, a.a.O., Art. 15d SVG N 8). Folglich ist davon auszugehen, dass Art. 15d Abs. 1 SVG nur auf Personen anwendbar ist, die über einen Lernfahr- oder Führerausweis verfügen (vgl. Weissenberger, a.a.O., Art. 15d SVG N 3 und 34).

3.2.3 Art. 14 und Art. 15d SVG befinden sich im 1. Abschnitt: Motorfahrzeuge und ihre Führer (Art. 7-17 SVG) des II. Titels: Fahrzeuge und Fahrzeugführer (Art. 7-25 SVG) des SVG. Dies spricht dafür, dass mit dem Fahren in angetrunkenem Zustand nur das Führen eines Motorfahrzeugs gemeint ist. Der Begriff des Fahrens in angetrunkenem Zustand wird auch in Art. 91 Abs. 1 SVG verwendet. In dieser Bestimmung wird zwischen dem Führen eines Motorfahrzeugs in angetrunkenem Zustand (lit. a) und dem Führen eines motorlosen Fahrzeugs in fahruntüchtigem Zustand (lit. c) unterschieden. Dies deutet ebenfalls darauf hin, dass unter dem Fahren in angetrunkenem Zustand nur das Führen eines Motorfahrzeugs zu verstehen ist. Gemäss der Botschaft zu Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG erscheint aus medizinischer Sicht bei Personen, die mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspro mille oder mehr ein Motorfahrzeug geführt haben, eine Untersuchung der Fahreignung angezeigt (Botschaft zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr [nachfolgend Botschaft zu Via sicura], in: BBl 2010 S. 8447 ff., 8500). Auch dies spricht für die vorstehende Auslegung. Aus den erwähnten Gründen ist davon auszugehen, dass mit dem Fahren in angetrunkenem Zustand im Sinn von Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG nur das Führen eines Motorfahrzeugs gemeint ist (vgl. Knöpfli, Die heutige Bedeutung und Praxis von Fahreignungsuntersuchungen, in: Probst/Werro [Hrsg.], Strassenverkehrsrechts-Tagung 21. ■ 22. Juni 2016, Bern 2016, S. 219 ff, 226; Kraemer, Verkehrsregelung auf ausserordentlichen Verkehrsflächen, Diss. Freiburg 2015, Bern 2015, N 416; Weissenberger, a.a.O., Art. 15d SVG N 3 und 34). Die Aussage von Bickel, beim gefahrenen Fahrzeug brauche es sich nicht um ein Motorfahrzeug zu handeln, bezieht sich nicht auf lit. a von Art. 15d Abs. 1 SVG, sondern auf lit. b dieser Bestimmung (Bickel, a.a.O., Art. 15d SVG N 21). Daraus kann deshalb für die Auslegung von Art. 15 Abs. 1 lit. a SVG nichts abgeleitet werden.

Motorfahrzeug im Sinn des SVG ist jedes Fahrzeug mit eigenem Antrieb, durch den es auf dem Erdboden unabhängig von Schienen fortbewegt wird (Art. 7 Abs. 1 SVG). Der Rekurrent bestritt die Qualifikation des von ihm geführten Fahrzeugs als Elektro-Stehroller im vorinstanzlichen Verfahren ausschliesslich damit, dass es nicht selbstbalancierend sei (Stellungnahme vom 6. Juni 2019, S. 2). Unter diesen Umständen ist davon auszugehen, dass das Fahrzeug im Übrigen der Definition von Art. 18 lit. d VTS entspricht. Damit handelt es sich um ein einplätziges Fahrzeug mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 2,00 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt. Ein solches Fahrzeug ist als Leicht-Motorfahrrad im Sinn von Art. 18 lit. b VTS zu qualifizieren. Der Umstand, dass ein Elektro-Tretroller nicht unter Ziff. 2 ■ 4 von Art. 18 lit. b VTS subsumiert werden kann, steht der Qualifikation als Leicht-Motorfahrrad entgegen der Auffassung des Rekurrenten (Replik, S. 3) in keiner Art und Weise entgegen, weil es sich dabei bloss um alternative Voraussetzungen zur Voraussetzung von Art. 18 lit. b Ziff. 1 VTS, dass das Fahrzeug höchstens zweiplätzig ist, handelt (vgl. ■ oder ■ am Ende von Art. 18 lit. b Ziff. 3 VTS). Nach der Definition von Art. 7 Abs. 1 SVG sind Elektro-Tretroller zweifellos Motorfahrzeuge. Dasselbe gilt für die Fahrzeugeinteilung der VTS. Leicht-Motorfahrräder sind eine von vier Arten von Motorfahrrädern (Art. 18 lit. b sowie Art. 18 lit. a, c und d VTS). Diese gehören gemäss der Fahrzeugeinteilung der VTS (1. Teil, 2. Titel: Fahrzeugeinteilung [Art. 6-28a VTS]) zu den übrigen Motorfahrzeugen (1. Teil, 2. Titel, 3. Kapitel: Übrige Motorfahrzeuge [Art. 14-18 VTS]).

E. 3.3

3.3.1 Gemäss Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG wird eine Person bei Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspro mille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr wegen Zweifeln an ihrer Fahreignung einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen. Eine gemessene Atemalkoholkonzentration lässt sich zwar nicht verlässlich und unmittelbar in eine Blutalkoholkonzentration umrechnen (Weissenberger, a.a.O., Art. 55 SVG N 25). Eine Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l entspricht aber ungefähr einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspro mille (Weissenberger, a.a.O., Art. 15d SVG N 58).

3.3.2 Der Rekurrent macht geltend, das Führen von Motorfahrzeugen, für die kein Führerausweis erforderlich ist, falle nicht unter Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG (Rekursbegründung, S. 2 f. und 7). Auch Weissenberger, das AMA und das JSD gehen davon aus, dass das Führen eines Motorfahrzeugs, das keinen Führerausweis erfordert, von Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG nicht erfasst werde (Vernehmlassung des AMA vom 6. September 2019, Ziff. 3; vgl. Weissenberger, a.a.O., Art. 15d SVG N 3 und 34; angefochtener Entscheid, E. 5). Im Folgenden ist deshalb zu prüfen, ob ein hinreichender Grund für diese einschränkende Auslegung besteht.

3.3.3 Gemäss Art. 25 Abs. 1 lit. a SVG kann der Bundesrat Fahrräder mit Hilfsmotor, Motorhandwagen und andere Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit sowie solche, die selten auf öffentlichen Strassen verwendet werden, und ihre Führer ganz oder teilweise von den Bestimmungen des II. Titels: Fahrzeuge und Fahrzeugführer des SVG (Art. 7-25 SVG) ausnehmen und nötigenfalls ergänzende Vorschriften für sie aufstellen. Wer ein Motorfahrzeug führt, bedarf gemäss Art. 10 Abs. 2 SVG des Führerausweises. Zum Führen eines Leicht-Motorfahrrads (Art. 5 Abs. 2 lit. d VZV), eines Elektro-Stehrollers (Art. 5 Abs. 2 lit. e VZV) und einiger weiterer Motorfahrzeuge (Art. 5 Abs. 2 lit. a-c und f VZV) ist ein Führerausweis gemäss Art. 5 Abs. 2 VZV jedoch nicht erforderlich. Gemäss Art. 42 Abs. 4 der Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) haben die Führer von Motorfahrrädern und damit auch von Leicht-Motorfahrrädern und Elektro-Stehrollern die Vorschriften für Radfahrer zu beachten. Diese Bestimmung befindet sich im 5. Abschnitt: Besondere Fahrzeugarten des 1. Teils: Regeln für den Fahrverkehr der VRV und im Titel von Art. 42 VRV wird auf Art. 19 Abs. 1, 46 Abs. 4 und 47 Abs. 2 SVG verwiesen. Daraus ist zu schliessen, dass Art. 42 Abs. 4 VRV die Führer von Motorfahrrädern nur betreffend den III. Titel: Verkehrsregeln (Art. 26-57a SVG) des SVG wie Radfahrer behandelt und die Motorfahrräder mit Art. 42 Abs. 4 VRV nicht von den Bestimmungen des II. Titels: Fahrzeuge und Fahrzeugführer (Art. 7-25 SVG) des SVG für Motorfahrzeuge ausgenommen werden. Dass mit den Vorschriften im Sinn von Art. 42 Abs. 4 VRV die Verkehrsregeln gemeint sind, wird durch die bundesgerichtliche Rechtsprechung zur früheren Fassung dieser Bestimmung bestätigt. Gemäss der bis am 31. Mai 2015 geltenden Fassung von Art. 42 Abs. 4 VRV hatten die Führer von Motorfahrrädern die Vorschriften für Radfahrer zu beachten sowie zur Vermeidung von Lärm die Bestimmungen für Motorfahrzeugführer. Unter Vorschriften im Sinn dieser Bestimmung verstand das Bundesgericht die Verkehrsregeln (BGer 1C_766/2013 vom 1. Mai 2014 E. 3.3). Der Umstand, dass das Verordnungsrecht Motorfahrräder teilweise wie motorlose Fahrzeuge behandelt, ändert nichts daran, dass Motorfahrräder Motorfahrzeuge im Sinn des SVG, insbesondere der administrativmassnahmenrechtlichen Vorschriften, darstellen und grundsätzlich als Motorfahrzeuge im Sinn des SVG zu behandeln sind (vgl. BGE 145 IV 206 E. 1.3.4 S. 212 f. und E. 1.4 S. 213 f.; BGer 1C_766/2013 vom 1. Mai 2014

E. 4.1 f. und 4.4; BGE 105 Ib 22 E. 2b S. 25 und 104 Ib 87 E. 5a S. 93 [beide zu Art. 16 SVG in der bis am 31. Dezember 2004 geltenden Fassung]). Aus BGer 1C_766/2013 vom 1. Mai 2014 kann entgegen der Darstellung des Rekurrenten (Replik, S. 2 f.) nicht geschlossen werden, nach Ansicht des Bundesgerichts seien nur Motorfahräder, die einen Führerausweis erfordern, administrativmassnahmenrechtlich als Motorfahrzeuge zu qualifizieren (vgl. BGer 1C_766/2013 vom 1. Mai 2014 E. 4.1 f.). Damit steht der Umstand, dass mit dem Fahren in angetrunkenem Zustand im Sinn von Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG nur das Führen eines Motorfahrzeugs gemeint ist (vgl. oben E. 3.2.3), der Anwendung dieser Bestimmung auf das Führen von Motorfahrädern nicht entgegen.

3.3.4 Wer wegen Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimitteleinfluss oder aus anderen Gründen nicht über die erforderliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verfügt, gilt gemäss Art. 31 Abs. 2 SVG während dieser Zeit als fahruntfähig und darf kein Fahrzeug führen. Gemäss Art. 55 Abs. 6 SVG legt die Bundesversammlung in einer Verordnung fest, bei welcher Atemalkohol- und bei welcher Blutalkoholkonzentration unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit Fahruntfähigkeit im Sinn des SVG angenommen wird (Angetrunkenheit; lit. a) sowie welche Atemalkohol- und welche Blutalkoholkonzentration als qualifiziert gelten (lit. b). Gemäss Art. 1 der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr (BAGV, SR 741.13) gilt Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 Gewichtspromille oder mehr aufweist (lit. a), eine Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr aufweist (lit. b) oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer Blutalkoholkonzentration nach lit. a führt (lit. c). Als qualifiziert gelten gemäss Art. 2 BAGV eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Gewichtspromille oder mehr (lit. a) und eine Atemalkoholkonzentration von 0,4 mg/l oder mehr (lit. b).

Beim Führen von Motorfahrzeugen ist Angetrunkenheit im Sinn von Art. 55 Abs. 6 SVG in Verbindung mit Art. 1 BAGV gemäss Art. 91 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 lit. a SVG gleichbedeutend mit Fahruntfähigkeit. Für das Führen von motorlosen Fahrzeugen besteht mit Art. 91 Abs. 1 lit. c SVG eine separate Bestimmung, die nicht an die Angetrunkenheit, sondern direkt an die Fahruntfähigkeit anknüpft. In der Literatur wird daraus geschlossen, dass die Angetrunkenheit beim Führen motorloser Fahrzeuge noch keine (unwiderlegbare) Vermutung der Fahruntfähigkeit auslöse und Art. 55 Abs. 6 SVG sowie die BAGV für die Führer motorloser Fahrzeuge, insbesondere Fahrradfahrer, nicht gelten (vgl. Kraemer, a.a.O., N 415 und 417 f.). Ob diese Ansicht richtig ist, kann im vorliegenden Fall offenbleiben.

Art. 31 SVG befindet sich im 2. Abschnitt: Regeln für den Fahrverkehr (Art. 29-48 SVG) des III. Titels: Verkehrsregeln (Art. 26-57a SVG) des SVG. Art. 55 Abs. 6 SVG steht im 6. Abschnitt: Durchführungsbestimmungen (Art. 53a-57a) des III. Titels: Verkehrsregeln (Art. 26-57a SVG) des SVG. Die BAGV stützt sich auf Art. 55 Abs.

E. 3.4

3.4.1 Für den Fall, dass Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG entgegen der vorstehenden Feststellung auf das Führen eines Elektro-Tretrollers in angetrunkenem Zustand keine Anwendung fände, wäre eine Person, die über einen Lernfahr- oder Führerausweis verfügt und mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspromille oder einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l einen Elektro-Tretroller geführt hat,

gestützt auf die Generalklausel von Art. 15d Abs. 1 SVG einer Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen, weil damit aus den nachstehenden Gründen hinreichende Anhaltspunkte bestehen, welche ihre Fahreignung in Frage stellen.

3.4.2 Gemäss der Botschaft zu Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG erscheint bei Personen, die mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspro mille oder mehr ein Motorfahrzeug geführt haben, aus medizinischer Sicht eine Untersuchung der Fahreignung angezeigt. Ein durchschnittlicher Mann müsse dazu innert zweier Stunden rund zweieinhalb Liter Bier oder einen Liter Wein konsumieren. Bei so hohen Konzentrationen liege eine Missbrauchsproblematik oder gar eine Suchterkrankung nahe (Botschaft zu Via sicura, S. 8500). Eine Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l entspricht ungefähr einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspro mille (vgl. oben E. 3.3.1). Somit ist davon auszugehen, dass bei einer Person, die eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspro mille oder eine Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l aufgewiesen hat, unabhängig davon, ob sie in diesem Zustand ein Motorfahrzeug geführt hat oder nicht, eine Missbrauchsproblematik oder gar eine Suchterkrankung naheliegt. Damit bestehen hinreichende Anhaltspunkte, die ihre Fahreignung in Frage stellen. Dass eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspro mille oder eine Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l unabhängig vom Führen eines Motorfahrzeugs Zweifel an der Fahreignung erwecken, wird durch einen Bericht des Fachausschusses Strassenverkehr (FASV) der Schweizerischen Gesellschaft für Rechtsmedizin (SGRM) und die Literatur bestätigt. Gemäss dem im Rahmen der Vernehmlassung zu Via sicura erstatteten Bericht des FASV führt der gesellschaftlich übliche Alkoholkonsum in der Regel auch bei besonderen Trinkanlässen lediglich zu Spitzenwerten von 0,8 bis 1,1 Gewichtspro mille, in besonderen Fällen allenfalls bis 1,3 Gewichtspro mille. In der Fachliteratur werde darauf hingewiesen, dass das Überschreiten einer Blutalkoholkonzentration von 1,3 Gewichtspro mille auf eine hohe bzw. besondere Trinkfestigkeit schliessen lasse, die durch ein über dem gesellschaftlichen Konsum liegendes Trinkverhalten erworben sein müsse. Von der durchschnittlich alkoholgewohnten Bevölkerung würden Werte von über 1,6 Gewichtspro mille nicht erreicht. Das einmalige Erreichen bzw. Überschreiten der Grenze von 1,6 Gewichtspro mille sei deshalb selbst ohne aktive Verkehrsteilnahme als Beleg für einen gesundheitsschädigenden bzw. missbräuchlichen Umgang mit Alkohol anzusehen. Mit steigenden Alkoholkonzentrationen von über 1,0 bzw. 1,3 Gewichtspro mille sei von Risiko- bzw. Schwellentrinkern mit riskantem bis starkem Alkoholkonsum auszugehen. Dies habe zur Folge, dass aufgrund der entwickelten hohen Alkoholtoleranz die körperlichen Gefahrensignale für eine bestehende Trunkenheit nicht mehr zuverlässig wahrgenommen würden, sodass eine verantwortliche, an den möglichen Folgen orientierte Verhaltenslenkung durch ein impulsives, an spontanen Einfällen und Stimmungen orientiertes Verhalten abgelöst werde (Friedrich/Grimm/Haag/Liniger/Seeger/Sigrist, Bestimmung eines Blutalkoholwertes für die Anordnung einer verkehrsmedizinischen Untersuchung, S. 11). Der Umstand, dass der Gesetzgeber den Geltungsbereich von Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG auf Motorfahrzeuge beschränkt hat, ändert nichts daran, dass der Bericht des FASV die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse wiedergibt und gemäss diesen bei einer Alkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspro mille unabhängig vom Führen eines Fahrzeugs hinreichende Anhaltspunkte bestehen, welche die Fahreignung in Frage stellen. Gemäss Stephan werden bei ■ geselligen Anlässen ■ nur selten Blutalkoholkonzentrationswerte von

E. 3.5

3.5.1 Der Rekurrent führte am 15. Mai 2019 einen Elektro-Tretroller mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,85 mg/l. Gemäss Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG ist deshalb grundsätzlich zwingend und ohne weitere Einzelfallprüfung eine Fahreignungsuntersuchung anzuordnen (vgl. oben E. 3.2.1 und 3.3). Aus den vorstehend erwähnten Gründen erweckt zudem bereits die Tatsache allein, dass der Rekurrent mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,85 mg/l einen Elektro-Tretroller geführt hat, Zweifel an seiner Fahreignung, die auch gestützt auf die Generalklausel von Art. 15d Abs. 1 SVG die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung rechtfertigen würden.

3.5.2 Der Rekurrent verfügt über einen ungetrübten automobilistischen Leumund (vgl. dazu angefochtener Entscheid, E. 19 und Rekursbegründung, S. 6). Diese Tatsache ist zwar zu seinen Gunsten zu würdigen (vgl. BGer 1C_13/2017 vom 19. Mai 2017 E. 3.4), ist aber nicht geeignet, die Zweifel an seiner Fahreignung zu beseitigen. Die vom Rekurrenten behaupteten Umstände, dass er kein eigenes Motorfahrzeug besitze und grundsätzlich immer mit dem öffentlichen Verkehr oder zu Fuss unterwegs sei (Rekursbegründung, S. 6), sprechen nicht gegen Zweifel an seiner Fahreignung, sondern relativieren vielmehr die Bedeutung seines ungetrübten automobilistischen Leumunds.

Beim Vorfall vom 15. Mai 2019 fuhr der Rekurrent nachts um 00:45 Uhr auf beleuchteten Strassen ohne Licht (Strafbefehl vom 3. Januar 2020). Gegenüber der Polizei erklärte der Rekurrent, dass das Licht normalerweise automatisch angehen sollte (Rapport vom 15. Mai 2019, S. 3). In seiner Stellungnahme vom 6. Juni 2019 machte der Rekurrent im vorinstanzlichen Rekursverfahren geltend, aufgrund seiner Alkoholintoxikation und seiner geringen Alkoholtoleranz sei er nicht mehr in der Lage gewesen, das Fahrtlicht des Elektro-Tretrollers einzuschalten, weshalb ihm die Polizei diese Funktion habe erklären müssen (Stellungnahme vom 6. Juni 2019, S. 3). Diese Behauptung steht allerdings im Widerspruch zur von der Polizei rapportierten Aussage des Rekurrenten, das Licht sollte normalerweise automatisch angehen (Rapport vom 15. Mai 2019, S. 3). Wenn der Rekurrent davon ausgegangen ist, dass das Licht automatisch angehe, ist davon auszugehen, dass er gar nicht versucht hat, das Licht einzuschalten. Die Tatsache, dass das Licht tatsächlich mittels einer Taste aktiviert werden muss (Rapport vom 15. Mai 2019, S. 4), ändert daran nichts. In seiner Rekursbegründung an das JSD vom 18. Juli 2019 behauptete der Rekurrent, er habe nicht einmal bemerkt, dass das Licht nicht eingeschaltet gewesen sei (Rekursbegründung vom 18. Juli 2019, S. 4). Das JSD stellte fest, dass der Rekurrent nicht bemerkt haben will, dass die Beleuchtung nicht eingeschaltet gewesen sei, dürfte weniger einer Wahrnehmungsstörung aufgrund der Alkoholintoxikation geschuldet gewesen sein, sondern vielmehr der Tatsache, dass bei Elektro-Tretrollern aus der Position des Fahrers auf beleuchteter Strasse nur schlecht erkennbar sei, ob die Beleuchtung eingeschaltet ist (angefochtener Entscheid, E. 19). Der Rekurrent bestreitet dies und macht geltend, das Nichteinschalten des Fahrtlichts sei auf seine alkoholinduzierte eingeschränkte Wahrnehmung zurückzuführen (Rekursbegründung, S. 9). Ob der Führer eines Elektro-Tretrollers auf beleuchteten Strassen leicht erkennen kann, ob die Beleuchtung eingeschaltet ist oder nicht, kann offenbleiben. Selbst bei leichter Erkennbarkeit kann der Umstand, dass der Rekurrent die Beleuchtung nicht eingeschaltet hat, anstatt auf alkoholbedingte Wahrnehmungsstörungen ohne weiteres auf einen anderen Grund wie insbesondere die Annahme, das Licht gehe automatisch an, und/oder eine gewisse Gleichgültigkeit gegenüber den Strassenverkehrsregeln zurückzuführen sein. Im Übrigen

wurden im Polizeirapport vom 15. Mai 2019 als Alkoholsymptome nur starker Alkoholgeruch in der Ausatmung und gerötete Augen und keine Wahrnehmungsstörungen vermerkt. Insgesamt belegt die Tatsache, dass der Rekurrent ohne Licht gefahren ist, damit keine relevante alkoholbedingte Ausfallerscheinung.

Beim Vorfall vom 15. Mai 2019 reagierte der Rekurrent bei zweimaligem lautem Zurufen der Polizei nicht auf die behördlichen Anordnungen. Gegenüber der Polizei behauptete er, er habe nichts gehört (Rapport vom 15. Mai 2019, S. 2 f.). In seinen Rekursbegründungen macht er geltend, sein Verhalten sei mit einer alkoholbedingten Wahrnehmungsstörung zu erklären (Rekursbegründung vom 18. Juli 2019, S. 4; Rekursbegründung vom 20. März 2020, S. 9). Der Grund, weshalb der Rekurrent auf das Zurufen der Polizei nicht reagiert hat, kann aber auch in einer gewissen Gleichgültigkeit gegenüber polizeilichen Anordnungen bestanden haben oder darin, dass er gehofft hat, er könne eine Polizeikontrolle vermeiden, indem er seine Fahrt unvermindert fortsetzt. Zudem wäre er kaum in der Lage gewesen, den Elektro-Tretroller im Übrigen unauffällig zu führen, wenn er derart starke Wahrnehmungsstörungen gehabt hätte, dass er das mehrfache laute Zurufen der Polizei nicht gehört hätte (vgl. angefochtener Entscheid, E. 19). Schliesslich wurden im Polizeirapport vom 15. Mai 2019 als Alkoholsymptome nur starker Alkoholgeruch in der Ausatmung und gerötete Augen und keine Wahrnehmungsstörungen vermerkt. Damit ist auch die Tatsache, dass er Rekurrent auf das Zurufen der Polizei nicht reagiert hat, kein Beleg für eine relevante alkoholbedingte Ausfallerscheinung.

Irgendwelche andere alkoholbedingte Auffälligkeiten wurden im Polizeirapport vom 15. Mai 2019 nicht festgestellt.

Der Rekurrent macht geltend, die Polizei habe seinen Fahrstil nur während ganz kurzer Zeit beobachten können, weil es sich bei der beschriebenen Fahrstrecke lediglich um rund 160 m gehandelt habe und die Polizei zudem gewendet habe (Rekursbegründung, S. 9). Diesbezüglich ist festzustellen, dass der Rekurrent unter den Augen der Polizeibeamten tatsächlich nur eine relativ kurze Strecke zurückgelegt hat und sie ihr Dienstfahrzeug tatsächlich gewendet haben, dass die Polizeibeamten den Rekurrenten aber bereits gesehen haben, als er ihnen vor dem Wenden entgegengefahren ist (vgl. Rapport vom 15. Mai 2019, S. 2). Abgesehen von den Tatsachen, dass das Licht des Elektro-Tretrollers nicht eingeschaltet gewesen ist und der Rekurrent auf mehrmaliges lautes Zurufen der Polizei nicht reagiert hat, werden konkrete Auffälligkeiten vom Rekurrenten aber nicht einmal behauptet. In seiner Stellungnahme vom 6. Juni 2019 behauptete der Rekurrent zwar, er sei von den Polizeibeamten angehalten worden, weil ihnen sein unsicherer Fahrstil aufgefallen sei (Stellungnahme vom 6. Juni 2019, S. 3). Worin die Unsicherheit bestanden haben soll, kann der Stellungnahme aber nicht entnommen werden. Zudem steht die Behauptung des Rekurrenten im Widerspruch zum Polizeirapport. Gemäss diesem bestand der Grund für die Anhaltung des Rekurrenten darin, dass dieser ohne Licht fuhr und auf die Aufforderung, deshalb abzusteigen, nicht reagierte. Die Alkoholsymptome (starker Alkoholgeruch in der Ausatmung und gerötete Augen) hätten die Polizeibeamten erst bei der Kontrolle bemerkt (Rapport vom 15. Mai 2019, S. 2). Unter diesen Umständen ist auszuschliessen, dass der Rekurrent durch einen unsicheren Fahrstil aufgefallen ist.

Schliesslich macht der Rekurrent geltend, es wäre zwingend angezeigt gewesen, dass die Polizei mit ihm Koordinationstests durchführe, und solche Tests hätten weitere Ausfallerscheinungen gezeigt (Rekursbegründung, S. 9 f.). Weshalb Koordinationstests angezeigt gewesen sein sollten, ist nicht ersichtlich und wird vom Rekurrenten nicht

begründet. Zudem behauptet der Rekurrent nicht einmal konkrete Ausfallerscheinungen, die mit solchen Tests festgestellt worden wären. Damit besteht kein Anlass, wegen des Fehlens von Koordinationstests zugunsten des Rekurrenten von alkoholbedingten Ausfallerscheinungen auszugehen.

Zusammenfassend ist nicht erstellt, dass der Rekurrent beim Vorfall vom 15. Mai 2019 relevante alkoholursächliche Ausfallerscheinungen gehabt hat. Jedenfalls könnten diese nur gering gewesen sein, weil es ihm sonst nicht mehr möglich gewesen wäre, den Elektro-Tretroller grundsätzlich unauffällig zu führen. Damit wäre selbst dann von Zweifeln an seiner Fahreignung auszugehen, wenn solche zusätzlich zum Führen eines Elektro-Tretrollers mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspro mille oder einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l voraussetzten, dass der Fahrzeugführer höchstens geringe alkoholursächliche Ausfallerscheinungen gezeigt hat.

4.

4.1 Wie sich aus den vorstehenden Erwägungen ergibt, besteht mit Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG und eventualiter mit der Generalklausel von Art. 15d Abs. 1 SVG eine genügende gesetzliche Grundlage, um den Rekurrenten einer Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen. Die Anordnung einer solchen ist aber nur zulässig, wenn sie auch verhältnismässig ist (vgl. Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft [BV, SR 101]). Dies wird vom Rekurrenten bestritten.

4.2 Der Rekurrent verfügt über einen Führerausweis der Kategorie B. Dieser berechtigt insbesondere zum Führen von Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500.00 kg und nicht mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz sowie von Motorfahrrädern, die einen Führerausweis erfordern (Art. 3 Abs. 1 und 3 sowie Art. 4 Abs. 1 VZV). Wie sich aus den vorstehenden Erwägungen ergibt, bestehen Zweifel an der Fahreignung des Rekurrenten (vgl. oben E. 3.5). Für den Fall, dass die Fahreignung dem Rekurrenten tatsächlich fehlt, stellt er eine erhebliche Gefahr für die Verkehrssicherheit sowie Leib und Leben der anderen Verkehrsteilnehmer dar, wenn er Motorwagen führt. Folglich besteht ein grosses öffentliches Interesse daran, dass die Fahreignung des Rekurrenten sorgfältig abgeklärt wird. Dieses überwiegt die entgegenstehenden privaten Interessen des Rekurrenten. Der Einwand des Rekurrenten, die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung sei unverhältnismässig, weil das Gefährdungspotential beim Vorfall vom 15. Mai 2019 gering gewesen sei (Rekursbegründung, S. 5), ist unbehelflich. Wesentlich für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Fahreignungsuntersuchung ist nicht die Gefahr, die der Rekurrent beim Vorfall geschaffen hat, der Zweifel an seiner Fahreignung weckt, sondern die Gefahr, die er in Zukunft insbesondere beim Führen eines Motorwagens oder eines Motorfahrrads darstellen könnte. Ob das Gefährdungspotential beim Vorfall vom 15. Mai 2019 tatsächlich nur gering gewesen ist, kann offenbleiben.

4.3 Der Rekurrent macht geltend, mit einem Radfahrverbot gemäss Art. 19 Abs. 3 SVG hätte eine zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Unfällen besser geeignete und mildere Massnahme als eine Fahreignungsuntersuchung zur Verfügung gestanden (Rekursbegründung, S. 8). Diese Rüge ist offensichtlich unbegründet. Mit einem Radfahrverbot kann weder die Fahreignung des Rekurrenten abgeklärt werden noch verhindert werden, dass er Motorwagen oder Motorfahrräder führt.

4.4 Der Rekurrent behauptet, er besitze kein eigenes Motorfahrzeug und sei grundsätzlich immer mit dem öffentlichen Verkehr oder zu Fuss unterwegs (Rekursbegründung, S. 6). Diese Behauptungen lassen die Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung auch bei Wahrunterstellung nicht als unverhältnismässig erscheinen. Wenn der Rekurrent kein Motorfahrzeug besitzt, ist die Gefahr, dass er in angetrunkenem Zustand ein solches führt, zwar geringer als bei einem Besitzer eines Motorfahrzeugs, aber keineswegs vernachlässigbar. Es ist dem Rekurrenten jederzeit möglich, ein Motorfahrzeug auszuleihen oder zu mieten. Dementsprechend handelte es sich auch beim Elektro-Tretroller, den der Rekurrent am 15. Mai 2019 mit einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,85 mg/l führte, um ein gemietetes Motorfahrzeug (vgl. angefochtener Entscheid Tatsachen, Ziff. 2). Zudem leiht sich der Rekurrent gemäss eigenen Angaben jeweils das Auto seiner Eltern, wenn er in Einzelfällen ein solches benötigt (Stellungnahme vom 6. Juni 2019, S. 3).

4.5 Schliesslich macht der Rekurrent geltend, bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit sei zu berücksichtigen, dass das Rekursverfahren vor dem JSD übermässig lange gedauert habe (Rekursbegründung, S. 9). Auch diese Rüge ist offensichtlich unbegründet. Das Rekursverfahren vor dem JSD dauerte von der Einreichung der Rekursbegründung bis zum Erlass des Entscheids sieben Monate. Unter Mitberücksichtigung des Umstands, dass der Führerausweis dem Rekurrenten nicht vorsorglich entzogen worden ist, kann diese Dauer offensichtlich nicht als übermässig qualifiziert werden.

4.6 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es auch verhältnismässig ist, den Rekurrenten einer Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen. Damit ist es nicht zu beanstanden, dass das AMA eine solche angeordnet hat.

5.

Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens hat der Rekurrent die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Rekursverfahrens zu tragen. Diese gehen jedoch zu Lasten der Gerichtskasse, weil ihm der Verfahrensleiter mit Verfügung vom 28. März 2020 für das verwaltungsgerichtliche Rekursverfahren die unentgeltliche Rechtspflege bewilligt hat. Da der Rekurrent im verwaltungsinternen Rekursverfahren die unentgeltliche Prozessführung nicht beantragt und seine Mittellosigkeit nicht glaubhaft gemacht hat, ändert dies aber nichts daran, dass er die Spruchgebühr für den Entscheid des JSD zu tragen hat.

E. 6

SVG. Diese systematischen Zusammenhänge sprechen dafür, dass auch die in der erwähnten Verordnung statuierten Alkoholgrenzwerte als Verkehrsregeln zu qualifizieren sind. Bei dieser Qualifikation wären Art. 55 Abs. 6 SVG und die BAGV gemäss Art. 42 Abs. 4 VRV auf die Führer von Motorfahrrädern nicht anwendbar, wenn sie für Führer von motorlosen Fahrzeugen und damit insbesondere für Fahrradfahrer nicht gelten. Betreffend Motorfahrräder, für die kein Führerausweis erforderlich ist (vgl. Art. 5 Abs. 2 lit. d-f VZV) dürfte diese Auffassung mit der bundesgerichtlichen Rechtsprechung vereinbar sein. Für die Führer von Motorfahrrädern, für die ein Führerausweis erforderlich ist, beanspruchen nach der aktuellen Praxis des Bundesgerichts allerdings auch Art. 55 Abs. 6 SVG und die BAGV Geltung (vgl. BGE 145 IV 206 E. 1 S. 209 und E. 1.4 f. S. 213 f. [zu Art. 91 SVG]; BGer 1C_766/2013 vom 1. Mai 2014 E. 3.1 f., 4.2 f. und 4.5 f. [zu Art. 16 ff. SVG]). Ob die erwähnten Bestimmungen für die Führer von Motorfahrrädern, für die kein Führerausweis erforderlich ist, tatsächlich nicht gelten, kann im vorliegenden Fall offenbleiben, weil daraus jedenfalls nicht geschlossen werden könnte, auch die Alkoholgrenzwerte gemäss

Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG beanspruchen für diese Führer von Motorfahrzeugen keine Geltung.

Wer in angetrunkenem Zustand ein Motorfahrzeug führt (lit. a) oder in fahruntüchtigem Zustand ein motorloses Fahrzeug führt (lit. c) wird gemäss Art. 91 Abs. 1 SVG (Fahren in fahruntüchtigem Zustand und Missachtung des Verbots, unter Alkoholeinfluss zu fahren) mit Busse bestraft. Wer in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Atemalkohol- oder Blutkonzentration ein Motorfahrzeug führt (lit. a) oder aus anderen Gründen fahruntüchtig ist und ein Motorfahrzeug führt (lit. b), wird gemäss Art. 91 Abs. 2 SVG mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft. Soweit Art. 55 Abs. 6 SVG und die BAGV auf die Führer von Motorfahrzeugen nicht anwendbar sind, ist das Führen eines Motorfahrzeugs unter Art. 91 Abs. 1 lit. c SVG und nicht unter Art. 91 Abs. 1 lit. a oder Art. 91 Abs. 2 SVG zu subsumieren. Dies entspricht im Ergebnis der von der ersten öffentlich-rechtlichen Abteilung des Bundesgerichts in einem obiter dictum vertretenen Ansicht. Gemäss dieser gelten für die Führer von Motorfahrzeugen nicht nur bezüglich der Beachtung der Verkehrsregeln, sondern auch bezüglich der Straffolgen bei Widerhandlungen bundesrechtliche Spezialregeln und unterliegen die Führer von Motorfahrzeugen wie Radfahrer und andere Führer motorloser Fahrzeuge der Bussenandrohung von Art. 91 Abs. 1 lit. c SVG, wenn sie trotz alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit ein Motorfahrzeug führen (BGer 1C_766/2013 vom 1. Mai 2014 E. 4.1). Die strafrechtliche Abteilung des Bundesgerichts hat diese Auffassung jedoch in einem in der amtlichen Sammlung publizierten späteren Urteil für Motorfahrzeuge im Sinn von Art. 18 lit. a SVG verworfen und entschieden, dass die Führer solcher Motorfahrzeuge als Führer von Motorfahrzeugen unter Art. 91 Abs. 1 lit. a oder Art. 91 Abs. 2 SVG zu subsumieren sind (BGE 145 IV 206 E. 1.4 S. 214). Aufgrund des Verweises des Bundesgerichts auf das Erfordernis des Führerausweises (vgl. BGE 145 IV 206 E. 1.3.4 S. 212 f.) ist davon auszugehen, dass die Rechtsprechung der strafrechtlichen Abteilung für alle Motorfahrzeuge, für die ein Führerausweis erforderlich ist, Geltung beansprucht. Hingegen ist auch angesichts des neueren Urteils des Bundesgerichts davon auszugehen, dass die Führer von Motorfahrzeugen, für die kein Führerausweis erforderlich ist, entsprechend dem älteren Urteil des Bundesgerichts nicht unter Art. 91 Abs. 1 lit. a oder Art. 91 Abs. 2 SVG, sondern ausschliesslich unter Art. 91 Abs. 1 lit. c SVG zu subsumieren sind. In der bis am 31. Dezember 2013 geltenden Fassung (nachfolgend aSVG) lautete Art. 91 SVG folgendermassen: ■ Wer in angetrunkenem Zustand ein Motorfahrzeug führt, wird mit Busse bestraft. Die Strafe ist Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe, wenn eine qualifizierte Blutalkoholkonzentration (Art. 55 Abs. 6) vorliegt [Abs. 1]. Wer aus anderen Gründen fahruntüchtig ist und ein Motorfahrzeug führt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft [Abs. 2]. Wer in fahruntüchtigem Zustand ein motorloses Fahrzeug führt, wird mit Busse bestraft [Abs. 3]. ■ Gemäss der Botschaft zu dieser Bestimmung werden Führer von motorlosen oder schwach motorisierten Fahrzeugen in jedem Fall lediglich nach Abs. 3 bestraft (Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes [SVG] vom 31. März 1999, in: BBl 1999 S. 4462 ff., 4497). Es ist davon auszugehen, dass Art. 91 aSVG abgesehen von der Ergänzung mit der Missachtung des Verbots, unter Alkoholeinfluss zu fahren, und der qualifizierten Atemalkoholkonzentration materiell unverändert in Art. 91 SVG übernommen worden ist (vgl. Botschaft zu Via sicura, S. 8513 f.). Damit ergibt sich aus den Materialien, dass das Führen gewisser Motorfahrzeuge nicht unter Art. 91 Abs. 1 lit. a und Art. 91 Abs. 2 SVG fällt. Aufgrund der Begründung des neusten Bundesgerichtsurteils kann davon ausgegangen

werden, dass dies jedenfalls für die Motorfahräder gilt, für die kein Führerausweis erforderlich ist (vgl. BGE 145 IV 206 E. 1.3.4 S. 212 f.). Auch die Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Stadt scheint der Ansicht zu sein, dass das Führen eines Motorfahrads, das keinen Führerausweis erfordert, nicht unter Art. 91 Abs. 1 lit. a oder Art. 91 Abs. 2 SVG, sondern nur unter Art. 91 Abs. 1 lit. c SVG fällt. Jedenfalls hat sie den Rekurrenten mit Strafbefehl vom 3. Januar 2020 wegen des Führens eines Elektro-Stehrollers mit einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,85 mg/l bloss des Fahrens eines motorlosen Fahrzeugs in fahrunfähigem Zustand gemäss Art. 91 Abs. 1 lit. c SVG schuldig erklärt. In der Lehre wird die Auffassung vertreten, das Führen von Motorfahrädern falle grundsätzlich (vgl. Weissenberger, a.a.O., Art. 91 SVG N 36) oder ausnahmslos (vgl. Jeanneret, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, Bern 2007, Art. 91 LCR N 13 und Définitions N 82 ff.) unter Art. 91 Abs. 1 lit. a und Art. 91 Abs. 2 SVG.

3.3.5 Der Rekurrent macht geltend, wenn Elektro-Tretroller administrativrechtlich als Motorfahrzeuge qualifiziert würden, könnte gegen einen alkoholisierten Führer eines Tretrollers, der nicht über einen Lernfahr- oder Führerausweis verfügt, keine Administrativmassnahme ergriffen werden (Replik, S. 6). Diese Behauptung ist unrichtig. Der Rekurrent übersieht, dass Art. 36 Abs. 3 lit. a VZV gegenüber Personen, die ein Motorfahrzeug, für das ein Führerausweis nicht erforderlich ist, mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,4 mg/l oder mehr oder einer Blutalkoholkonzentration von 0,80 Gewichtspro mille oder mehr geführt haben, ein Fahrverbot von mindestens einem Monat verfügt werden muss (vgl. dazu Schaffhauser, in: Dähler/Schaffhauser [Hrsg.], Handbuch Strassenverkehrsrecht, Basel 2018, § 4 N 123).

3.3.6 Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass kein triftiger Grund besteht, weshalb das Führen eines Elektro-Tretrollers bzw. eines Leicht-Motorfahrads entgegen dem Wortlaut von Art. 7 Abs. 1 SVG und Art. 18 lit. d VTS nicht als Führen eines Motorfahrzeugs im Sinn von Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG qualifiziert werden sollte. Ein solcher triftiger Grund kann entgegen der Auffassung des Rekurrenten (vgl. Replik, S. 4 f.) insbesondere auch nicht darin gesehen werden, dass Elektro-Tretroller weder Fahrzeugausweis noch Kontrollschilder benötigen (vgl. Art. 72 Abs. 1 lit. k VZV), dass für sie keine Helmtragepflicht und keine Versicherungspflicht besteht (vgl. Art. 3b Abs. 2 lit. e VRV und Art. 38 Abs. 1 lit. c der Verkehrsversicherungsverordnung [VVV, SR 741.31] in Verbindung mit Art. 18 lit. b VTS) und dass ihr Gefährdungspotenzial nach Ansicht des Rekurrenten wenn überhaupt mit dem von Fahrrädern vergleichbar ist. Folglich ist eine Person, die über einen Lernfahr- oder Führerausweis verfügt und mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Gewichtspro mille oder einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,8 mg/l einen Elektro-Tretroller geführt hat, in direkter Anwendung von Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG zwingend einer Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen.

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