

# NW\_GERICHTE 40835 vom 6. Oktober 2025

NW Gerichte, 2025-10-06, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/nw\\_gerichte\\_40835](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/nw_gerichte_40835)

FR: NW\_GERICHTE 40835 du 6 octobre 2025

IT: NW\_GERICHTE 40835 del 6 ottobre 2025

## Regeste

Widerruf Führerausweis (VA 25 19)

## Erwägungen

### E. 1.1

Gegen Einspracheentscheide, die Administrativmassnahmen betreffen, kann Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Wohnsitzkantons ergriffen werden (Art. 12 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 lit. b der Vereinbarung über ein Verkehrssicherheitszentrum der Kantone Obwalden und Nidwalden [Vereinbarung VSZ; NG 651.2]). Im Kanton Nidwalden ist das Verwaltungsgericht zur Beurteilung von verwaltungsrechtlichen Streitigkeiten zuständig (Art. 31 GerG [NG 261.1]). Es entscheidet als Kollegialgericht in Fünferbesetzung (Art. 33 Ziff. 3 i.V.m. Art. 38 Abs. 1 GerG). Der Beschwerdeführer hat Wohnsitz in Y. \_\_, womit das angerufene Gericht für die vorliegende Streitsache sachlich und örtlich zuständig ist. Zur Beschwerde ist berechtigt, wer formell und materiell beschwert ist, d.h. wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Abänderung hat (Art. 70 Abs. 1 VRG [NG 265.1]). Das VSZ hat den Führerausweis des Beschwerdeführers widerrufen und den Führerausweis auf Probe annulliert,

### E. 1.2

Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde können nur Rechtsverletzungen gerügt werden, wobei Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens ebenfalls als Rechtsverletzung gelten (Art. 90 VRG). Da das Verwaltungsgericht als einzige richterliche Behörde im innerkantonalen Verfahren eingesetzt ist, können sich Beschwerdeführer auch darauf berufen, die angefochtene Verfügung oder der angefochtene Entscheid beruhe auf einem unrichtig oder unvollständig festgestellten Sachverhalt (Art. 110 BGG [SR 173.110]). Die Parteien sind nach Massgabe des kantonalen Verfahrensrechts verpflichtet, Anträge zu stellen und in tatsächlicher Hinsicht ausreichend zu begründen, was folglich die Anwendung des Rügegrundsatzes nicht ausschliesst (BERNHARD EHRENZELLER, in: Basler Kommentar zum Bundesgerichtsgesetz, 3. Aufl. 2018, N. 8 und N. 17 ff. zu Art. 110 BGG). Im Beschwerdeverfahren vor dem Verwaltungsgericht können die Parteien und die Vorinstanz neue Tatsachen geltend machen und sich auf neue Beweismittel berufen (Art. 91 Abs. 1 VRG). Das Verwaltungsgericht ist verpflichtet, den angefochtenen Entscheid zu überprüfen, die Sache zu entscheiden oder zum neuen Entscheid an die zuständige Instanz zurückzuweisen (Art. 88 Abs. 2 VRG). Die im vorinstanzlichen Verfahren zur Sache gestellten Anträge können die Parteien hingegen nicht ausdehnen oder inhaltlich anpassen (Art. 91 Abs. 2 VRG).

2.

2.1

Streitig und zu prüfen ist, ob die Vorinstanz den Führerausweis des Beschwerdeführers zu Recht gestützt auf Art. 15a Abs. 4 SVG widerrufen und seinen Führerausweis auf Probe annuliert.

2.2

Der Inhaber eines Führerausweises auf Probe muss sich während einer Probezeit von drei Jahren bewähren (Art. 15a Abs. 1 SVG). Wird dem Inhaber der Führerausweis auf Probe wegen Begehung einer mittelschweren oder schweren Widerhandlung entzogen, so wird die

#### **E. 4**

■ 23

womit er besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Abänderung des Entscheids hat. Weil er überdies am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat, ist er zur Beschwerde berechtigt. Da die übrigen Prozessvoraussetzungen zu keinen Bemerkungen Anlass geben, ist auf das form- und fristgerechte Rechtsmittel einzutreten.

#### **E. 4.1**

Der Beschwerdeführer kritisiert den vorinstanzlichen Entscheid in verschiedener Hinsicht. Zunächst macht er geltend, er sei nicht die für die Betriebssicherheit verantwortliche Person (amtl. Bel. 1 Ziff. III.1 ff. und 7 Ziff. 2). Er führt sinngemäss aus, das betroffene Motorfahrzeug sei auf die B. \_\_ eingetragen. Er sei nicht für die Mängel des Fahrzeugs verantwortlich. Er sei

#### **E. 4.2**

Der Beschwerdeführer verkennt die ihm von Gesetzes wegen obliegenden Pflichten. Art. 29 SVG i.V.m. Art. 57 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) überbindet die Verantwortung, sich über den betriebssicheren Zustand eines Wagens zu vergewissern nicht ausschliesslich dem Halter eines Fahrzeugs, sondern jedem Führer eines solchen. Daher kann der Beschwerdeführer sich nicht darauf berufen, jemand anders sei für den Unterhalt des Fahrzeugs verantwortlich gewesen und er darf auch nicht darauf vertrauen, die Unterhaltspflicht sei erfüllt worden (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B\_694/2010 vom 16. Dezember 2010 E. 10). Sollte seine Darstellung zutreffen und eine Mehrzahl weiterer Personen das Fahrzeug viel öfter gelenkt haben als er es tat, entlastet dies ihn ebenfalls nicht. Vielmehr drängt es sich in diesem Fall umso mehr auf, sich vor Antritt der Fahrt ein Bild über den Zustand des Wagens zu machen. Personen, die ein Fahrzeug ausschliesslich lenken, dürften dagegen eher annehmen, in Kenntnis des gegenwärtigen Zustands des Wagens zu sein, was beim Beschwerdeführer demnach gerade nicht zutrifft.

Bestrebungen, sich über allfällige Mängel zu informieren, macht der Beschwerdeführer nicht geltend und sind auch nicht ersichtlich. Nachdem er unbestritten Lenker des betroffenen Wagens gewesen ist, traf ihn in dieser Eigenschaft auch die Pflicht sich zu vergewissern, dass ein vorschriftsgemässer, betriebssicherer Zustand vorlag. Ob er um die Mängel des Fahrzeugs wissen konnte oder musste, ist nachfolgend näher zu untersuchen (vgl. E. 5.3 f.). Jedenfalls durfte er aus dem Umstand, dass er das Fahrzeug wegen

gebraucht habe als andere Familienangehörige oder Angestellte, nicht auf einen betriebssicheren Zustand schliessen, wie er es geltend macht. Inwiefern darüber hinaus ein – behaupteter – bloss sporadischer Gebrauch den sicheren Schluss auf einen vorschriftsgemäsen Zustand zulassen sollte, ist nicht erklärt worden und leuchtet ebenfalls nicht ein.

5.

Weiter kritisiert der Beschwerdeführer eine unvollständige Sachverhaltsabklärung sowie zu Unrecht unterlassene Beweisabnahmen durch die Vorinstanz und in diesem Zusammenhang eine Verletzung des rechtlichen Gehörs (amtl. Bel. 1 Ziff. III.4 ff.).

## **E. 5**

### **■ 23**

Probezeit um ein Jahr verlängert (Abs. 3). Begeht er während dieser Probezeit das zweite Mal eine mittelschwere oder schwere Widerhandlung, gilt die Probezeit als nicht bestanden und der Ausweis verfällt (Abs. 4). Mit der Annullierung geht die zwingende Anordnung einer Ka- renz- bzw. Sperrfrist von einem Jahr einher, welche die Behörden nicht verkürzen, wohl aber in Ausnahmefällen verlängern können. Lenkt die betroffene Person während der Sperrfrist wieder ein Fahrzeug, so wird die Sperrfrist auf zwei Jahre verlängert. Ein erneuter Lernausweis setzt ein verkehrspsychologisches Gutachten voraus (Abs. 5). Überdies muss die gesamte Ausbildung von vorne neu absolviert werden. Nach erneutem Bestehen der Führerprüfung wird vorerst wiederum lediglich ein Führerausweis auf Probe erteilt (Art. 15a Abs. 6 SVG). Insgesamt handelt es sich um ein recht strenges, in sich weitgehend geschlossenes System. Trotz der weit reichenden Folgen hat der Ausweisentzug nicht nur sichernden Charakter, sondern verfügt mit Blick auf die Zielsetzung, dass sich der Inhaber bewähren soll, und die damit verbundene subjektive Komponente auch über warnende Funktion. Es ist mithin von einem Doppelcharakter beim Entzug des Ausweises auf Probe mit Verfallwirkung in Anwendung von Art. 15a Abs. 4 SVG auszugehen (vgl. BGE 143 II 699 E. 3.5.3 mit Hinweisen).

### 2.3

Das SVG 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 ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG). Eine mittelschwere Widerhandlung verübt, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG), wogegen eine schwere Widerhandlung begeht, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG). Leichte und mittelschwere Widerhandlungen werden strafrechtlich von Art. 90 Abs. 1 SVG als einfache Verkehrsregelverletzungen erfasst (vgl. BGE 135 II 138 E. 2.4; Urteil des Bundesgerichts 1C\_564/2019 vom 28. Mai 2020 E. 2.3).

### 2.4

Die mittelschwere Widerhandlung nach Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG stellt einen Auffangtatbestand dar. Eine mittelschwere Widerhandlung liegt vor, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten Widerhandlung nach Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung nach Art. 16c

Abs. 1 lit. a SVG gegeben sind.

#### **E. 5.1.1**

So bringt er zusammengefasst vor, die Expertise von C.\_\_\_\_ vom 5. August 2024 stelle gravierende Mängel fest, die bei vorangegangenen Kontrollen hätten bemerkt und korrigiert werden müssen (amtl. Bel. 1 Ziff. III.4). Diese früheren Kontrollen seien jedoch erfolgreich verlaufen. Masse der Fahrzeugteile und Ausweisinformationen hätten übereingestimmt und seien weder bei der Motorfahrzeugkontrolle («MFK») in Zürich noch vom Fahrzeugexperten bemängelt worden. Die Mängel seien zudem umgehend behoben worden. Solche Bemühungen seien anders als belastende Momente nicht gewürdigt worden. Die Vorinstanz sei weder auf die stattgefundenen MFK noch andere Kontrollen bei Erwerb des Fahrzeugs noch auf die entsprechenden Beweisanträge eingegangen. Insbesondere sei das Fahrzeug vor der Übernahme von einer Garage kontrolliert und mit Distanzscheiben, wie sie in der Expertise gerügt worden seien, ausgerüstet und in Verkehr gesetzt worden. Nach der Polizeikontrolle und Expertise sei das Fahrzeug zusätzlich geprüft worden, die Mängel behoben und nach einer erfolgreichen Prüfung bei der Motorfahrzeugkontrolle in Stans wieder in Verkehr gesetzt worden.

#### **E. 5.1.2**

Zunächst ist nicht erkennbar, was der Beschwerdeführer daraus ableiten möchte, dass die Mängel am Fahrzeug nachträglich behoben wurden. Dies stellt die grundlegende Voraussetzung dar, das Fahrzeug überhaupt vorschriftsgemäss führen zu können. An der Pflicht, sich über die Betriebssicherheit des Fahrzeugs zu vergewissern (Art. 57 Abs. 1 VRV), ändert sich dadurch nichts. Dass die Betriebssicherheit erst nach polizeilicher Kontrolle und Beanstandung durch das Strassenverkehrsamt Luzern hergestellt wurde, wirkt sich selbstredend nicht zu seinen Gunsten aus. Inwiefern der Sachverhalt diesbezüglich fehlerhaft festgestellt worden sein soll, ist daraus ebenfalls nicht ersichtlich. Betreffend die früher offenbar erfolgreich absolvierte MFK am 21. Februar 2022 (vgl. amtl. Bel. 1 Ziff. III.3) bleibt der Beschwerdeführer jeden Nachweis schuldig, in welchem Zustand sich das Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt befand. Jedenfalls wurde der Wagen gemäss eigener Darstellung vor und nach der Übernahme mehr als ein Jahr darauf am 11. April 2023 noch modifiziert (Einbau Distanzscheiben, vgl. amtl. Bel. 1 Ziff. III.4 [wobei hier einzig die DTC-Nummer bemängelt wurde, Expertise vom 5. August 2024 S. 2 unten, VI-act. 3]; Umbau Auspuffanlage gemäss Rechnung der D.\_\_\_\_ vom 28. Juni 2023, BF-Bel. 4). Wer den Einbau vorgenommen hat, ist auch von der Vorinstanz nicht in Frage gestellt worden. Soweit sich der

#### **E. 5.2.1**

Der angefochtene Entscheid wird vom Beschwerdeführer zudem dahingehend kritisiert, dass er allein auf der Fahrzeugexpertise vom 5. August 2024 basiere und «andere Meinungen» (Hervorhebung im Original) von involvierten Garagen ausser Acht gelassen habe (amtl. Bel. 1 Ziff. III.5). Die entsprechenden Beweisanträge seien als nicht relevant erachtet und pauschal abgewiesen worden. Die Beschwerdegegnerin habe auch die erwähnten Fahrzeugkontrollen und positiven Feststellungen nicht zugunsten des Beschwerdeführers gewürdigt.

#### **E. 5.2.2**

Der Beschwerdeführer nennt keine Anhaltspunkte dafür, dass die Expertise des Strassenverkehrsamts Luzern vom 5. August 2024 fehlerhaft wäre und sich weitere Abklärungen

aufge- drängt hätten. Allein die Existenz von nicht näher bezeichneten «anderen Meinungen» reicht hierfür selbstredend nicht aus. Mit der Replik präzisiert der Beschwerdeführer, der angerufene Zeuge E.\_\_\_ hätte die ordnungsgemässe Wartung und den fehlenden Einbau von Fremdteilen bezeugen können, während ein Prüfbericht der Garage F.\_\_\_ über den tatsächlichen Fahrzeug- zustand und das Wissen des Beschwerdeführers im Zeitpunkt der Kontrolle hätte Aufschluss geben können (amtl. Bel. 7 Ziff. 7). Bezüglich Letzteren ist aufgrund des bereits Ausgeführten klar, dass mindestens der beanstandete Endschalldämpfer erst nachträglich verbaut wurde. Wann der Zeuge E.\_\_\_ sodann die übrigen Anbauteile montierte (vgl. amtl. Bel. 1 Ziff. III.5), ist nicht bekannt. Da ein allfälliger Bericht der Garage F.\_\_\_ die Situation im massgebenden Zeit- punkt überhaupt nicht wiedergeben konnte (geschweige denn den Wissensstand des Be- schwerdeführers), durfte die Vorinstanz mangels Aussicht auf entscheidrelevante Erkennt- nisse ohne Weiteres darauf verzichten (antizipierte Beweiswürdigung, BGE 136 I 229 E. 5.3 mit Hinweisen). Das Gleiche gilt für den angerufenen Zeugen E.\_\_\_, denn selbst die Bestäti- gung regelmässiger, ordnungsgemässer Wartung würde nichts an den dokumentierten Män- geln am Fahrzeug anlässlich der Prüfung vom 5. August 2024 ändern. Zwar ist tatsächlich nicht ersichtlich, wie der Einbau des Endschalldämpfers GRAIL 21BMWG80 herstellerfremd gewesen sein soll, wie in der Expertise erwähnt. Allerdings wird betreffend den Endschall- dämpfer die unvollständige Kennzeichnung beanstandet und nicht der Einbau eines herstel- lersfremden Bauteils an sich. Eine Befragung von E.\_\_\_ erübrigte sich daher auch unter diesem

### **E. 5.3**

Der Beschwerdeführer kritisiert ebenfalls, dass sich die Vorinstanz auf den Strafbefehl vom 23. August 2024 gestützt habe, wobei anlässlich des Strafverfahrens kein Beweisverfahren durchgeführt worden sei (amtl. Bel. 7 Ziff. 7 ff.). Nachdem der Beschwerdeführer den Strafbe- fehl ohne Weiteres akzeptierte, gereicht dieser Umstand nur ihm selbst zum Vorwurf. In seiner Kritik an der Vorinstanz übersieht er sodann, dass er sich den rechtskräftigen Strafbefehl so- wohl in tatsächlicher als auch in rechtlicher Hinsicht entgegenhalten lassen muss: So ist es mit Treu und Glauben nicht vereinbar, die strafrechtliche Verurteilung zu akzeptierten und ge- gen deren tatsächliche Grundlagen im anschliessenden Administrativverfahren Einwände zu erheben (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_95/2014 vom 13. Juni 2014 E. 4.1 mit Hinweisen). Dies gilt insbesondere, wenn die betroffene Person weiss oder wissen musste, dass neben dem Strafverfahren ein Administrativverfahren eröffnet wird, und sie es trotzdem unterlässt oder darauf verzichtet, im Rahmen des Strafverfahrens die ihr garantierten Verteidigungs- rechte geltend zu machen (Urteil des Bundesgerichts 1C\_266/2022 vom 26. September 2022 E. 4.3 mit Hinweisen). Zwar wurde dem Beschwerdeführer erst nach der Rechtskraft des Straf- befehls vom 23. August 2024 mitgeteilt, dass er schuldvermindernde Gründe bereits im Straf- verfahren geltend machen müsse, da im Zweifelsfall darauf abgestellt werde (vgl. Schreiben der Beschwerdegegnerin vom 18. Oktober 2024, VI-act. 4). Hingegen hat die Vorinstanz den Beschwerdeführer bereits anlässlich des Entzugs der Fahrberechtigung und der Verlängerung der Probezeit vom 17. März 2021 darüber informiert, dass im Falle künftiger Widerhandlungen mit deutlich einschneidenderen Massnahmen zu rechnen sei und selbst bei einer leichten Wi- derhandlung zur Annullierung des Ausweises auf Probe führe (VI-act. 1). Ungeachtet der in- zwischen geänderten Rechtslage (vgl. Art. 15a Abs. 4 in der bis am 30. September 2023 gel- tenden Fassung) musste dem Beschwerdeführer bewusst sein, dass eine wie auch immer geartete Verfehlung zumindest ein

Administrativverfahren zur Folge haben werde. Damit bleiben die tatsächlichen Umstände gemäss dem Strafbefehl für die Vorinstanz auf jeden Fall verbindlich. Seine Kritik an den Feststellungen der Staatsanwaltschaft kommt daher auf jeden Fall verspätet. Daneben bleibt gänzlich unklar, inwiefern der Strafbefehl vom 23. August 2024 widersprüchlich formuliert sein soll. Jedenfalls enthält er auch keine gerichtsnotorischen Standardformulierungen (vgl. amtl. Bel. 7 Ziff. 3): Die damit zum Ausdruck gebrachte Vernachlässigung der pflichtgemässen Aufmerksamkeit ist gemäss Gesetzeswortlaut gerade Teil des

#### **E. 5.4.1**

Der Beschwerdeführer macht darüber hinaus sinngemäss geltend, die als Mangel bezeichneten Feststellungen seien nicht von ihm verschuldet (amtl. Bel. 1 Ziff. 6). Es sei nicht erkennbar gewesen, dass die Reifen bei Lenkeinschlag bereits Kontakt zur Radhausverkleidung hätten. Folglich sei dies aufgrund der bloss wenigen Fahrten für ihn nicht erkennbar gewesen. Es seien keine Spuren an den Reifen gewesen und leichte Streifspuren an der Innenseite der Kunststoffradhausverschalung seien von aussen nicht erkennbar gewesen. Beim Auspuff handle es sich um ein zugelassenes Modell ohne Fremdteile, der vor der Überprüfung vom 5. August 2024 einwandfrei funktioniert habe und in vorgängigen Expertisen auch mit Bezug auf die Lautstärke erfolgreich geprüft worden sei. Am Auspuff seien keine Fremdteile montiert gewesen. Der Auspuffmitteltopf habe neu beschriftet werden müssen, da die Beschriftung nicht mehr ganz leserlich gewesen sei. Die Senkung sei wahrscheinlich durch Abwärme entstanden. Dies habe sich aber ohne Wissen des Halters und auch nicht gleich ersichtlich verändert. Der Einbau von herstellerfremden Bauteilen werde mit Nichtwissen bestritten und entspreche nicht zwingend einem Mangel. Die Annahme, die technischen Mängel hätten durch ihn erkannt werden können und müssen, sei realitätsfern, auch da das Fahrzeug weder optisch noch akustisch erkennbar auffällig gewesen sei (amtl. Bel. 7 Ziff. 4).

#### **E. 5.4.2**

Erneut ist der Beschwerdeführer daran zu erinnern, dass ihm nicht die Verursachung von Mängeln am Fahrzeug oder eine Haltereigenschaft bezüglich des betreffenden Gefährts zum Vorwurf gemacht wird, sondern das Lenken eines nicht betriebssicheren Wagens, ohne sich in zumutbarer Weise über dessen Zustand zu vergewissern. Inwiefern der Sachverhalt diesbezüglich unrichtig festgestellt worden wäre, ergibt sich nicht aus seinen Einwänden.

#### **E. 5.5**

Nach dem Gesagten ist kein Grund für zusätzliche Abklärungen gegeben und der massgebende Sachverhalt hinreichend erstellt. Die Vorinstanz hat das rechtliche Gehör des Beschwerdeführers nicht verletzt. Die tatsächlichen und rechtlichen Grundlagen des Strafbefehls muss er sich entgegenhalten lassen. Unabhängig davon überzeugen seine Einwände gegen die tatsächlichen Feststellungen im vorinstanzlichen Entscheid nicht. Wie im rechtskräftigen Strafbefehl vom 23. August 2024 – basierend auf der Expertise vom 5. August 2024 – festgehalten, ist damit nachgewiesen, dass der Beschwerdeführer als Führer des Motorfahrzeugs bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit um die fehlende Betriebssicherheit hätte wissen müssen. Die Sachverhaltsrügen erweisen sich als unbegründet.

Im Weiteren wendet sich der Beschwerdeführer gegen die vorinstanzliche Qualifizierung des Grads der durch ihn verursachten Gefährdung als auch seines Verschuldens als mittelschwer bzw. nicht mehr gering (amtl. Bel. 1 Ziff. III.7 ff.).

16 ■ 23

## **E. 6**

■ 23

Demgegenüber setzt die Annahme einer leichten Widerhandlung kumulativ eine geringe Gefahr und ein geringes Verschulden voraus. Bei einer schweren Widerhandlung muss kumulativ eine qualifizierte objektive Gefährdung und ein qualifiziertes Verschulden gegeben sein. Ist die Gefährdung gering, aber das Verschulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt eine mittelschwere Widerhandlung vor. Eine Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 16a-c SVG ist bei einer konkreten oder auch bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung zu bejahen. Eine erhöhte abstrakte Gefahr besteht, wenn die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung naheliegt. Ob eine solche Gefährdung vorliegt, ist anhand der jeweiligen Verhältnisse im Einzelfall zu beurteilen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_364/2019 vom 4. Februar 2020 E. 2.3 mit Hinweisen). Ein mittelschweres Verschulden ist dann anzunehmen, wenn eine elementare Verkehrsregel verletzt wird und für einen durchschnittlichen Lenker erkennbar sein musste, dass dadurch Dritte hätten gefährdet werden können. Es liegt insbesondere dann vor, wenn dem Fahrzeugführer mehr als nur eine leichte Unaufmerksamkeit vorgeworfen werden kann. Die Grenze zur schweren Widerhandlung ist allerdings überschritten, wenn ein Fahrzeuglenker seine Aufmerksamkeit auch nur kurz gänzlich vom Verkehr abwendet (RÜTSCHKE/WEBER, Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz [BSK-SVG], Basel 2014, N. 12 zu Art. 16b SVG).

2.5

Ein Strafscheid vermag die Verwaltungsbehörde grundsätzlich nicht zu binden. Allerdings gebietet der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, widersprüchliche Entscheide im Rahmen des Möglichen zu vermeiden, weshalb die Verwaltungsbehörde beim Entscheid über die Massnahme von den tatsächlichen Feststellungen des Strafrichters nur abweichen darf, wenn sie Tatsachen feststellt und ihrem Entscheid zugrunde legt, die dem Strafrichter unbekannt waren, wenn sie zusätzliche Beweise erhebt oder wenn der Strafrichter bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht alle Rechtsfragen abgeklärt, namentlich die Verletzung bestimmter Verkehrsregeln übersehen hat. In der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts – namentlich auch des Verschuldens – ist die Verwaltungsbehörde demgegenüber frei, ausser die rechtliche Qualifikation hängt stark von der Würdigung von Tatsachen ab, die der Strafrichter besser kennt, etwa weil er den Beschuldigten persönlich einvernommen hat (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C\_250/2017 vom 7. September 2017 E. 2.3 und 1C\_402/2009 vom 17. Februar 2010 E. 3.1 mit Verweis auf BGE 123 II 97 E. 3c/aa; 121 II 214 E. 3a; 136 II 447 E. 3.1).

### **E. 6.1.1**

So führt er zunächst im Wesentlichen aus, der Auslöser der polizeilichen Kontrolle sei nicht ansatzweise erkennbar (amtl. Bel. 1 Ziff. III.8). Er sei nicht etwa kontrolliert worden, weil er eine konkrete oder erhöhte abstrakte Gefahr für andere oder sich selbst geschaffen habe. Eine gefährdende Verhaltensweise mache auch die Vorinstanz nicht geltend. Er habe keine

Störung des Strassenverkehrs provoziert. Das Fahrzeug sei seit dem 11. April 2023 in Betrieb und nie in einen Unfall verwickelt gewesen und habe nie eine Panne gehabt. Der Sachverhalt sei als leichte Widerhandlung zu qualifizieren.

### **E. 6.1.2**

Das Strassenverkehrsgesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a-c SVG). Eine leichte Widerhandlung nach Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und dabei nur ein leichtes Verschulden trifft. Eine mittelschwere Widerhandlung gemäss Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG begeht eine schwere Widerhandlung, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Eine schwere Widerhandlung nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG setzt kumulativ eine qualifizierte objektive Gefährdung und ein qualifiziertes Verschulden voraus (Urteil des Bundesgerichts 1C\_282/2011 vom 27. September 2011 E. 3.1 mit Hinweisen).

### **E. 6.1.3**

Gemäss dem Rapport vom 15. August 2024 der Luzerner Polizei fiel das vom Beschwerdeführer gelenkte Fahrzeug im Rahmen einer Schwerpunktkontrolle aufgrund der tiefen Fahrwerkeinstellung auf (VI-act. 3 S. 2 f.). Der Auslöser der polizeilichen Kontrolle steht damit ohne Weiteres fest: Die fehlende oder zumindest fragwürdige Betriebssicherheit war für die Polizeipatrouille derart augenfällig, dass sie den Wagen buchstäblich aus dem Verkehr zog. Darüber hinaus wirft die Vorinstanz dem Beschwerdeführer sehr wohl ein gefährdendes Verhalten im Sinn des Führens eines nicht betriebssicheren Fahrzeugs vor (vgl. VI-act. 13 S. 8). Sie weist dabei auf die Expertise des Strassenverkehrsamtes Luzern vom 5. August 2024, wonach der wiederholte Kontakt der Reifen zur Karosserie bzw. dieses Streifen zur Zerstörung der Reifen führe, was die Betriebssicherheit nicht mehr gewährleiste (S. 2 des Gutachtens, VI-

### **E. 6.2.1**

Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, die Vorinstanz verletze die Grundsätze der Rechtsgleichheit, der Verhältnismässigkeit sowie das Willkürverbot, wenn sie von ihm den gleichen Wissensstand erwarte, wie von einem Verkehrsexperten, der in stundenlanger akribischer Arbeit die Mängel am Fahrzeug erfasst habe (amtl. Bel. 1 Ziff. 9). Die Beschwerdegegnerin messe mit ungleichen Ellen, womit er massiv und willkürlich benachteiligt werde. Gleichzeitig kämen alle Personen, welche das angeblich mangelbehaftete Fahrzeug kontrolliert hätten (MFK) und in Verkehr gebracht hätten (Händler) ohne Konsequenzen davon. Er müsse offenbar auch für deren Unterlassungen Busse tun. Er hätte die Mängel vor Antritt der Fahrt auch nicht durch eine Sichtkontrolle feststellen können (amtl. Bel. 7 Ziff. 1).

### **E. 6.2.2**

Der Beschwerdeführer verkennt weiterhin, dass ihn als Lenker eines Fahrzeugs unabhängig von seinem technischen Wissensstand die Pflicht trifft, sich über den vorschriftsgemässen Zustand des Fahrzeugs zu vergewissern (Art. 57 Abs. 1 VRV). Das Verschulden wiegt dabei nicht automatisch leicht, wenn der Lenker nichts von den Mängeln wusste (vgl. bereits E. 5.4.2 hiervor). Anstalten zur Kontrolle des Wagens werden vom Beschwerdeführer zwar einmalig sinn gemäss behauptet (vgl. amtl. Bel. 7 Ziff. 5), jedoch in

keiner Weise näher ausgeführt und nicht ansatzweise nachgewiesen. Dass die festgestellten Mängel anlässlich der Fahrt ohne Weiteres bemerkbar waren und dem Beschwerdeführer bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit bekannt gewesen sein mussten, ist darüber hinaus erstellt (vgl. E. 5.3 f. hiervor). In diesen Fällen muss der Fahrer, selbst wenn er die Mängel äusserlich nicht bemerkte, die Fahrt sofort unterbrechen (CÉLINE SCHENK, in: Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, N. 53 zu Art. 29 SVG mit Hinweisen). Aufgrund dessen sowie der konstanten – untauglichen – Hinweise auf die fehlende Verantwortung für den Unterhalt des Wagens, vorangehende externe Kontrollen des Fahrzeugs (in anderem oder unbekanntem Zustand) und der Schuldzuweisungen an Autohändler und Experten erscheint umso fragwürdiger, ob sich der Beschwerdeführer seiner Pflicht wirklich bewusst war. Ohne nachgewiesene eigene Kontrolle des Fahrzeugs ist es zudem ohnehin nicht von Belang, ob die Mängel erkennbar gewesen wären oder nicht, da sein Unwissen betreffend

### **E. 6.2.3**

Daran vermögen auch seine weiteren Einwände (amtl. Bel. 1 Ziff. 10) nichts zu ändern. So kann keinesfalls von einem einwandfreien und klaglosen Fahrverhalten des Beschwerdeführers gesprochen werden, musste ihm der Führerausweis auf Probe doch aufgrund einer anderen mittelschweren Widerhandlung bereits einmal entzogen und die Probezeit um ein Jahr verlängert werden (Art. 15a Abs. 3 SVG; vgl. Verfügung vom 17. März 2021, VI-act. 2). Es fällt auch nicht zu seinen Gunsten aus, dass er die beanstandeten Mängel am Fahrzeug nicht eigenhändig verursachte oder nachträglich beheben liess. Das Vorliegen einer jedenfalls nicht mehr nur geringen Gefahr, wie er sie erneut in Abrede stellt, wurde daneben bereits ausführlich dargelegt. Die Annahme einer solchen ist darüber hinaus nicht widersprüchlich, nur weil der Beschwerdeführer sich zuvor (genauer: seit 17. Dezember 2020, vgl. Verfügung vom 17. März 2021, VI-act. 2) korrekt verhalten habe. Das von ihm behauptete aufmerksame und verantwortungsbewusste Verhalten haben Neulenker entgegen seiner Ansicht nicht bloss während weniger Monate, sondern bis zum Ende der (hier um ein Jahr verlängerten) Probezeit unter Beweis zu stellen, was dem Beschwerdeführer nicht gelang. Die Aussage, bei Gefahr für die Sicherheit anderer wäre ihm der Führerausweis nie erteilt oder bereits eingezogen worden, ist sodann nicht nachvollziehbar. Selbstredend schliesst die Erteilung des Führerausweises eine später begangene Gefährdung durch einen Lenker nicht aus und bewahrt ihn auch nicht vor allfälligen Administrativmassnahmen. Inwiefern die Erteilung des Führerausweises oder ein (seit 2021) fehlender Entzug desselben einer späteren Gefährdung der Sicherheit von Personen entgegenstehen soll, entzieht sich dem Gericht. Von einem tadellosen Verhalten, wie es der Beschwerdeführer sich selbst bescheinigt, kann nach dem Gesagten nicht gesprochen

### **E. 6.3.1**

Schliesslich bemängelt der Beschwerdeführer, seine persönlichen Verhältnisse blieben unzulässigweise unberücksichtigt (amtl. Bel. 1 Ziff. 11). Ohne Fahrberechtigung sei er gezwungen, die teilzeitliche, unabdingbare Mitwirkung im Reinigungsunternehmen der Familie im Homeoffice auszuführen. Wegen der drohenden Annullierung seines Führerausweises habe er bereits mehrere langfristige Kunden abweisen müssen. Die Familie habe ein neues Fahrzeug für seine zwingend nötige geschäftliche Tätigkeit gekauft. Fahrten seien für seine berufliche Situation zwingend erforderlich und zeitlich dringend. Der Umsatz des Unternehmens als auch sein Erwerbseinkommen seien bereits spürbar zurückgegangen. Die aktuelle ungewisse Situation bereite ihm und der ganzen

Familie existenzielle Sorgen, wie sich aus dem Schreiben der Geschäftsinhaberin vom 21. Mai 2025 ergebe. Werde das Verschulden im Rahmen von Massnahmen, hier dem Führerausweisentzug, berücksichtigt, spielten auch andere Faktoren, beispielsweise die berufliche Angewiesenheit auf das Führen eines Fahrzeugs eine wesentliche Rolle (amtl. Bel. 7 Ziff. 9).

### **E. 6.3.2**

Die vom Beschwerdeführer angesprochene Sanktionsempfindlichkeit wäre bei der Festsetzung der Dauer eines Entzugs gemäss Art. 16 Abs. 3 SVG zusammen mit bzw. neben den übrigen Umständen des Einzelfalls, namentlich dem Verschulden, zu berücksichtigen (vgl. Urteil des Bundesgerichts vom 14. Januar 2019 E. 3.1). Derartiges steht vorliegend jedoch nicht zur Diskussion, wobei selbst die Entzugsdauer nach Art. 15a Abs. 5 SVG als gesetzliche Mindestentzugsdauer hiervon ebenfalls nicht betroffen ist (vgl. BGE 143 II 699 E. 3.5.7). Die Sanktionsempfindlichkeit hat keinen Einfluss auf die für den Verfall des Führerausweis auf Probe massgeblichen Gesichtspunkte der bewirkten Gefahr oder das Verschulden. Beim vorliegend erfüllten Tatbestand von Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG handelt es sich gemäss dem Gesetzeswortlaut um eine mittelschwere Widerhandlung. Damit sind die Voraussetzungen von Art. 15a Abs. 4 SVG erfüllt. Bei Inhabern von Führerausweisen auf Probe hat der Gesetzgeber die gesetzliche Vermutung aufgestellt, dass einem Lenker die Fahreignung abgeht, wenn er während der Probezeit zwei Widerhandlungen begeht, die einen Ausweisentzug zur Folge haben

## **E. 7**

### **■ 23**

3.

In tatsächlicher Hinsicht ergibt sich aus den Akten was folgt:

3.1

Dem Beschwerdeführer wurde der Führerausweis auf Probe bereits mit Verfügung vom 17. März 2021 für einen Monat entzogen und die Probezeit um ein Jahr verlängert, nachdem er am 17. Dezember 2020 die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h um 26 km/h überschritten hatte (BG-Bel. 2). Die Beschwerdegegnerin stufte die Widerhandlung damals als mittelschwer ein und wies darauf hin, der Führerausweis auf Probe verfalle mit der zweiten Widerhandlung, die zu einem Entzug führe.

3.2

3.2.1 Laut Rapport der Luzerner Polizei vom 15. August 2024 fiel der vom Beschwerdeführer gelenkte Personenwagen mit den Kontrollschildern NW \_\_ einer Polizeipatrouille anlässlich einer koordinierten Schwerpunktkontrolle aufgrund der tiefen Fahrwerkeinstellung auf (Rapport der Luzerner Polizei vom 15. August 2024, BG-Bel. 3 S. 2 f.). Eine technische Kurzprüfung durch die Mitarbeiter des Strassenverkehrsamts Luzern habe ergeben, dass der Personenwagen aufgrund der am Radhaus streifenden Räder nicht mehr betriebssicher sei.

3.2.2 Die daraufhin durchgeführte Fahrzeugexpertise vom 5. August 2024 ergab im Wesentlichen, dass die bewilligten Masse zur Tieferlegung nicht unterschritten wurden, die Reifen der Vorderachse jedoch bereits im unbeladenen Zustand und im Stillstand bei halbem Lenkeinschlag Kontakt zur Radhausverkleidung hätten. In den Radkästen seien

deutliche Streifspuren erkennbar, die auf wiederholten Kontakt der Reifen zur Karosserie zurückzuführen seien. Dieses Streifen führe zur Zerstörung der Reifen und die Betriebssicherheit sei nicht mehr gewährleistet. Die Reifen drohten zu bersten, was einen Kontrollverlust des Fahrzeugs nach sich zöge und eine erhebliche Gefahr für Lenker und übrige Verkehrsteilnehmer sei. Der bei jedem Betriebszustand einzuhaltende Mindestabstand von 6 mm der Reifen zu allen anderen Bauteilen werde bei teilweise beladenem Fahrzeug auch auf der Hinterachse im Verhältnis zur Radhausverkleidung nicht eingehalten. Die Bodenfreiheit sei nicht eingehalten und die Auspuffanlage weise teilweise Streifspuren an der Unterseite auf. Bereits im Leerzustand betrage die Bodenfreiheit nur 70 mm, gemessen vom Boden zur Unterseite der Auspuffanlage im Bereich

## **E. 8**

### **■ 23**

der Fahrzeugmitte. Das führe zur Beschädigung der Strasse und des Auspuffs, was wiederum Einfluss auf die Geräuschemissionen des Fahrzeugs hätte. Trotz Tieferlegung müsse die Bodenfreiheit resp. der Böschungswinkel zum Befahren von Verkehrsberuhigungsschwellen beim bis zum Gesamtgewicht beladenen Fahrzeug ausreichend sein, wobei die Höhe der Rampe 80 mm betrage. Die Anschlaggummis der Stossdämpfer an der Hinterachse seien beidseitig defekt. Das Schutzrohr des Stossdämpfers an der Hinterachse links sei lose. Die Kennzeichnung des verbauten Endschalldämpfers sei nicht mehr vollständig vorhanden. Die Kennzeichnungen müssten für die Identifikation dauerhaft lesbar sein. Die Auspuffanlage habe im hinteren Fahrzeugbereich teilweise direkten Kontakt zu diversen Fahrzeugteilen. Es seien deutliche mechanische Beschädigungen der Bauteile sichtbar. Die Auspuffanlage müsse bei normalen Betriebsbedingungen des Fahrzeugs ausreichend gegen Schwingungen und Korrosionseinflüsse beständig sein. Bei den Verbindungsstellen sei die Auspuffanlage teilweise undicht. Die Abgase müssten durch dichte Rohre geführt werden. Die Befestigung der Koppelstange des Höhensensors an der Hinterachse sei lose (Leuchtweitenregulierung). Alle erwähnten Mängel müssten Fahrzeughalter bzw. Führer bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit bekannt gewesen sein. Das nicht betriebssichere Fahrzeug dürfe nicht mehr gefahren werden, es sei ein Transportfahrzeug erforderlich.

3.2.3 Gemäss Strafbefehl der Staatsanwaltschaft des Kantons Luzern vom 23. August 2024 hat sich der Beschwerdeführer des Führens eines Fahrzeugs in nicht betriebssicherem und nicht vorschriftsgemäsem Zustand schuldig gemacht, als er am 27. Juli 2024 einen entsprechend beschaffenen Personenwagen gelenkt hatte, was er gewusst habe oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit hätte wissen müssen (BG-Bel. 8). Er wurde mit einer Busse von Fr. 600.– bei einer Ersatzfreiheitsstrafe von sechs Tagen bestraft (ohne Eintrag in das Strafregister) und musste die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 420.– bezahlen.

4.

## **E. 8.1**

Bei diesem Verfahrensausgang wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig (Art. 122 Abs. 1 VRG). Die Kosten des Verwaltungsverfahrens umfassen die amtlichen Kosten (Gebühren und Auslagen) sowie die Parteientschädigung (Art. 115 VRG). Die Festlegung der amtlichen Kosten sowie der Parteientschädigung im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht richtet sich nach dem Prozesskostengesetz (PKoG [NG 261.2]); Art. 116

Abs. 3 VRG).

### **E. 8.2**

Für das Beschwerdeverfahren vor dem Verwaltungsgericht beträgt die Gerichtsgebühr Fr. 100.■ bis Fr. 7'000.■ (Art. 17 PKoG). Die Gerichtskosten für das vorliegende Verfahren werden auf Fr. 1'500.■ festgesetzt und dem unterliegenden Beschwerdeführer auferlegt. Sie werden mit seinem Kostenvorschuss in gleicher Höhe verrechnet und sind bezahlt.

### **E. 8.3**

Der unterliegende Beschwerdeführer hat keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung. Den am Verfahren beteiligten Gemeinwesen wird in der Regel keine Parteientschädigung zu- gesprochen (Art. 123 Abs. 4 VRG). Die Beschwerdegegnerin obsiegt im Rahmen ihrer amtli- chen Tätigkeit, weshalb der Beschwerdeführer ihr keine Parteientschädigung zu bezahlen hat. Eine solche wird von der Beschwerdegegnerin auch nicht beantragt.

### **E. 9**

■ 23

weder der Halter noch habe er den Unterhalt vernachlässigt. Die Vorinstanz auferlege ihm zu Unrecht die Verantwortlichkeit über den korrekten Zustand des Fahrzeugs.

### **E. 10**

■ 23

### **E. 11**

■ 23

Beschwerdeführer zur rechtlichen Würdigung dieser Umstände äussert, ist darauf später ein- zugehen (E. 6.2 hiernach).

### **E. 12**

■ 23

Aspekt. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs durch die Ablehnung der Beweisanträge ist daher bereits aufgrund dessen zu verneinen, wobei zusätzlich das Nachfolgende zu beachten bleibt.

### **E. 13**

■ 23

Tatvorwurfs (vgl. Art. 93 Abs. 2 SVG). Zutreffend führt der Beschwerdeführer hingegen aus, dass die Beschwerdegegnerin in der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts – namentlich auch des Verschuldens – in der Regel frei ist (vgl. E. 2.5 hiervor und Urteil des Bundesgerichts 1C\_453/2018 vom 22. August 2019 E. 2.1 mit Hinweisen; vgl. dazu nachfolgende E. 6.2). Die offenbar nur für den Fall der Rückweisung angeführten Beweisanträge (vgl. amtl. Bel. 1 Ziff. 5) wären beim entsprechenden Verfahrensausgang näher zu beurteilen, können an dieser Stelle jedoch offenbleiben.

### **E. 14**

■ 23

Selbst wenn nach dem unter E. 5.3 vorstehend Erwogenen grundsätzlich nicht weiter auf das ansonsten – und treuwidrig verspätet – Vorgebrachte eingegangen werden muss, so

kann doch das Folgende festgehalten werden: Der Beschwerdeführer beharrt betreffend einzelner Mängel darauf, dass er um diese nicht haben wissen können. Gemäss der Expertise des Strassenverkehrsamts Luzern hätten die dort aufgezählten Mängel einem Führer bei pflicht- gemässer Aufmerksamkeit allerdings bekannt sein müssen (Expertise vom 5. August 2024 S. 3, VI-act. 3). Die Reifen an der Vorderachse hatten selbst im unbeladenen Fahrzeugzu- stand bei halbem Lenkeinschlag Kontakt zur Radhausverkleidung. Inwiefern ein solcher Kon- takt entgegen dem Gutachten gänzlich unbemerkt bleiben soll, ist nicht ausgeführt worden und nicht nachvollziehbar, insbesondere bei beladenem Fahrzeugzustand. Bei der Behauptung, das Fahrzeug sei weder optisch noch akustisch erkennbar auffällig gewesen, handelt es sich um eine Schutzbehauptung, die ihn aufgrund der Expertise ohnehin nicht entlastet. Dass die deutlichen Streifspuren in den Radkästen vom Beschwerdeführer nicht bemerkt wurden, mag zutreffen. Er verpasst es jedoch ebenso aufzuzeigen, welche Kontrollmassnahmen er beim augenfällig modifizierten Fahrzeug, mit dem er nicht vertraut gewesen sei, vorgenommen hätte. Die Streifspuren deuten laut dem Gutachten ausserdem auf wiederholten Kontakt der Reifen zur Karosserie hin, was die Häufigkeit des Auftretens und damit einhergehend auch die Bemerkbarkeit des Mangels unterstreicht. Inwiefern diese Feststellungen unzutreffend sein sollen, wird nicht erklärt. Ob der Beschwerdeführer tatsächlich um die fehlende Betriebs sicher- heit wusste oder nicht, ist kaum zu erstellen, jedoch auch nicht erforderlich: Massgebend ist seine Pflicht, sich über den vorschriftsgemässen Zustand des Fahrzeugs zu vergewissern (Art. 57 Abs. 1 VRV). In dem er einen Wagen trotz – bemerkbarer – Defizite in der Betriebs si- cherheit führte, hat er hiergegen verstossen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B\_922/2024 vom

## **E. 17**

### **■ 23**

act. 3). Die Reifen drohten zu bersten, was einen Kontrollverlust des Fahrzeugs nach sich zöge. Somit sei dies eine erhebliche Gefahr für den Fahrzeugführer bzw. die -führerin und andere Verkehrsteilnehmer. Eine konkrete Gefahr für den Fahrzeuglenker oder andere Verkehrsteilnehmer kann aufgrund der vorliegenden Umstände zwar nicht angenommen werden, wie es der Beschwerdeführer anführt (vgl. auch amtl. Bel. 7 Ziff. 10 und 13). Hingegen ist dies für die Erfüllung der Voraus- setzungen von Art. 16a-c SVG auch nicht verlangt, da es sich hierbei um Gefährdungstatbe- stände handelt, die keinen konkreten Schadenseintritt voraussetzen (Urteil des Bundesge- richts 1C\_282/2011 vom 27. September 2011 E. 3.6 a.E.). Der Einwand des Beschwerdefüh- rers, das Fahrzeug habe noch keine Panne gehabt und sei in keinen Unfall verwickelt gewe- sen, geht daher an der Sache vorbei. Weil hier eine mittelschwere Widerhandlung umstritten ist, braucht nicht geklärt zu werden, ob eine ernstliche bzw. erhöht abstrakte Gefahr im Sinn von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG (so auch Art. 90 Abs. 2 SVG) geschaffen wurde, der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung also nahelag (vgl. BGE 142 IV 93 E. 3.1). Massgebend ist vorliegend, dass eine durch das Bersten der Reifen während der Fahrt ent- stehende Gefahr als erheblich einzustufen ist, wie die Expertise des Strassenverkehrsamts Luzern vom 5. August 2024 nachvollziehbar ausführte. Durch den anhand der Streifspuren nachgewiesenen wiederholten Kontakt der Räder zur Karosserie, was zur Zerstörung der Rei- fen führt, handelt es sich um mehr als eine bloss rein theoretische oder spekulative Gefahr. Das Gutachten bestätigt, dass die Reifen zu bersten drohten. Es trifft zwar zu, dass der Zu- stand der Reifen in der Expertise nicht bemängelt wurden (vgl. amtl. Bel. 7 Ziff.

10). Ein nahe- liegender, quasi bevorstehender Eintritt einer konkreten Gefahr ist jedoch, wie erwähnt, Vo- raussetzung für eine ernstliche oder erhöht abstrakte Gefahr, die hier nicht verlangt ist. Die Möglichkeit der Zerstörung der Reifen durch den Kontakt mit der Karosserie ist weiterhin aus- gewiesen, wobei im Gutachten ohnehin nicht davon ausgegangen wird, dies sei nur über lang- samen, zusätzlichen Verschleiss möglich, wie es der Einwand des Beschwerdeführers impli- ziert. Seine weitere unbelegte Behauptung, das Streifen lasse keinen Rückschluss auf die Möglichkeit des Berstens zu, da Autoreifen sehr robust seien, ansonsten das Fahren über Kieswege oder einen Bordstein zum Platzen der Reifen führte (amtl. Bel. 7 Ziff. 13), stellt die einleuchtende Beurteilung des Sachverständigen nicht in Frage. Aufgrund der festgestellten Mängel durfte der Wagen bis zur Behebung derselben auch nicht länger gelenkt werden (vgl. Art. 57 Abs. 3 VRV). Im vorliegenden Fall kann damit jedenfalls nicht länger von einer bloss geringen Gefahr im Sinne von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG gesprochen werden. Damit lag auch keine leichte Widerhandlung im Sinne von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG mehr vor. Aber

#### **E. 18**

■ 23

selbst wenn entgegen dem vorstehend Erwogenen noch von einer geringen Gefahr auszuge- hen wäre, würde sich am Resultat nichts ändern, wie nachfolgend zu zeigen ist.

#### **E. 19**

■ 23

Beschaffenheit des Fahrzeugs nicht auf die fehlende Erkennbarkeit, sondern ausgebliebene Prüfung zurückzuführen wäre. Wie gezeigt, ist es auf jeden Fall unbehelflich, wenn er darauf beharrt, andere seien für den Unterhalt verantwortlich (E. 4.2 hiervor), er habe nichts von den Mängeln gewusst (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B\_922/2024 vom 17. März 2025 E. 3.3.1) oder er habe den Wagen erst vor kurzem erworben bzw. prüfen lassen (vgl. Urteil des Bun- desgerichts 1C\_310/2014 vom 5. Februar 2015 E. 3 a.E. und E. 5.3). Der Beschwerdeführer hatte sich trotz allem selbst zu vergewissern, ob die Verkehrssicherheit das Fahrzeugs gege- ben ist. Nachdem er diesen Umstand – trotz anderweitiger Beteuerung (vgl. amtl. Bel. 7 Ziff. 5) – zu übersehen scheint und bei zumutbarer Prüfung die Mängel hätte erkennen müssen, ist ihm in der Gesamtbetrachtung eine mehr als nur leichte Unaufmerksamkeit vorzuwerfen (vgl. E. 2.4 hiervor). Das Verschulden des Beschwerdeführers gilt vor diesem Hintergrund nicht länger als leicht.

#### **E. 20**

■ 23

werden. Die Würdigung der Vorinstanz erweist sich auch mit Blick auf die angerufenen Punkte nicht als einseitig oder willkürlich. Eine Verletzung der Grundrechte des Beschwerdeführers ist sodann nicht ansatzweise ersichtlich.

#### **E. 21**

■ 23

(vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_326/2021 vom 25. November 2021 E. 4.2 mit Hinweis). Aufgrund des bereits Erwogenen ist das mangelnde Pflichtbewusstsein des Beschwerdefüh- rers hinsichtlich Prüfung der von ihm gelenkten Fahrzeuge auf ihre Verkehrssicherheit (Art. 57 Abs. 1 VRV) ausgewiesen. Es gelingt ihm nicht, die gesetzlich aufgestellte Vermutung

der fehlenden Fahreignung zu entkräften, woran auch die geltend gemachte Sanktionsempfindlichkeit nichts ändert. Weiter geht der Beschwerdeführer fehl, wenn er die Sanktion der Annullierung des Führerausweises auf Probe als unverhältnismässig bezeichnet (amtl. Bel. 1 Ziff. 12 S. 8) und damit sinn- gemäss eine Verhältnismässigkeitsprüfung beansprucht. Die Regelung von Art. 15a Abs. 4 SVG sieht die Sanktion zwingend vor; eine mildere Massnahme ist nicht zulässig (Urteil des Bundesgerichts 1C\_326/2021 vom 25. November 2021 E. 4.3). Damit erübrigt sich auch eine Diskussion des Beweiswerts des Schreibens der Inhaberin der B. und Mutter des Beschwerdeführers vom 21. Mai 2025 (BF-Bel. 5), wonach dieser regelmässig sämtliche Fahrten in alle nahegelegenen Kantone übernommen habe und die wirtschaftliche Existenz des Unternehmens von seiner Mobilität abhängt, er den Geschäftswagen jedoch gemäss der Darstellung in der Beschwerde kaum je gefahren haben will. Fraglich erscheint auch der Umstand, dass die Nutzung des modifizierten Wagens als ausschliesslich zu geschäftlichen Zwecken dargestellt wird, während der Beschwerdeführer an einem Samstagnachmittag mit einem Kollegen (vgl. amtl. Bel. 1 Ziff. 8) von der Polizei kontrolliert wurde.

7.

Zusammengefasst hat die Beschwerdegegnerin den massgebenden Sachverhalt zu Recht auf der Grundlage des Strafbefehls vom 23. August 2024 und des Reports der Luzerner Polizei vom 15. August 2024, insbesondere der Expertise des Strassenverkehrsamts Luzern vom 5. August 2024, erhoben. Das rechtliche Gehör des Beschwerdeführers wurde dadurch nicht verletzt. Die rechtliche Würdigung erfolgte weder einseitig noch willkürlich. Die Qualifizierung der durch den Beschwerdeführer verursachten Gefährdung als auch sein Verschulden als nicht mehr gering hält einer gerichtlichen Überprüfung stand. Von einer Aufhebung des angefochtenen Einspracheentscheids ist ebenso abzusehen, wie von einer eventualiter beantragten – aber nicht näher begründeten – Rückweisung der Angelegenheit an die Vorinstanz. Die Beschwerde ist folglich abzuweisen.

**E. 22**

■ 23

8.

**E. 23**

■ 23

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

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