

# **SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2017/130 vom 21. Juni 2017**

Sg Verwaltungsrekurskommission, 2017-06-21, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publikationen\\_IV-2017\\_130](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publikationen_IV-2017_130)

FR: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2017/130 du 21 juin 2017

IT: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2017/130 del 21 giugno 2017

## **Regeste**

Art. 34 Abs. 2 VTS (SR 741.41). Die Rekurrentin liess ihr Fahrzeug um mehr als 40 mm tieferlegen und legte der Vorinstanz das Mass vor und nach dem Umbau nicht in korrekter Form vor. Die Vorinstanz beurteilte die Fahrzeugprüfung zu Recht als nicht bestanden und liess das Fahrzeug bis auf Weiteres nicht mehr zum Verkehr zu (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 22. Februar 2018, IV-2017/130).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Bei der Verwaltungsrekurskommission können Verfügungen der für den Vollzug der Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung über Fahrzeuge und Fahrzeugführer zuständigen Behörden angefochten werden (Art. 41 lit. g bis des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Zuständig für die Fahrzeugprüfungen sind die kantonalen Verwaltungsbehörden (Art. 22 Abs. 1 i.V.m. Art. 22 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes, SR 741.01, abgekürzt: SVG). Die Verwaltungsrekurskommission ist somit zuständig zur Überprüfung der vorliegend angefochtenen Verfügung des Strassenverkehrsamtes St. Gallen. Die Befugnis der Rekurrentin als Fahrzeughalterin zur Rekurerhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 2. August 2017 ist rechtzeitig eingereicht worden und erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41 lit. g bis , 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

### **E. 2**

Im Rekurs ist umstritten, ob die Vorinstanz die Fahrzeugprüfung vom 21. Juni 2017 nach dem Einbau eines Gewindefahrwerks zu Recht für nicht bestanden erklärt und das Fahrzeug VW Passat der Rekurrentin bis auf weiteres nicht mehr für den Verkehr zugelassen hat. a) Die Rekurrentin brachte zusammengefasst vor, dass der negative Prüfungsbescheid auf einer unkorrekten Anwendung der asa (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) Richtlinien Nr. 2a über das Abändern und Umbauen von Motorwagen und Anhängern beruhe. Der VW Passat weise gemäss der Typengenehmigung eine Fahrzeughöhe von 1447 bis 1498 mm auf. Die Begründung der Prüfstelle, dass sich gemäss AMAG Schweiz das unterschiedliche Höhenmass alleine auf die Ausführung mit oder ohne Dachreling beziehe, sei nicht korrekt. Gemäss eigener Messung am Fahrzeug betrage die Differenz von Oberkante Dachreling bis zum Dach genau 30 mm. Die restlichen 21 mm würden von der Fahrzeugausführung ab Werk abhängen (Sportfahrwerk, Reifendimensionen, Klimaanlage etc.). Das Fahrzeug habe

bereits ab Werk über ein Sportfahrwerk verfügt, welches ca. 20 mm tiefergelegt gewesen sei. Später erklärte die Rekurrentin, dass die Dachreling nur in die Berechnung miteinbezogen werden dürfe, sofern sie in der Typengenehmigung vermerkt sei (act. 17). Es stimme nicht, dass die Informationen nicht im Detail vorgelegen hätten. Zudem sei es nicht Aufgabe des Fahrzeughalters abzuklären, ob das Fahrzeug über eine Tieferlegung ab Werk oder eine Dachreling verfüge. Im Übrigen sei ohnehin gemäss asa Richtlinien Nr. 2a von der "kleinsten" Fahrzeughöhe auf der Typengenehmigung auszugehen, weshalb die voranstehenden Ausführungen irrelevant seien. Es sei dementsprechend von einer Ausgangshöhe von 1447 mm auszugehen. Die aktuelle Fahrzeughöhe betrage 1420 mm. Die Tieferlegung liege somit innerhalb des Toleranzbereichs von 40 mm, womit die massgeblichen Bestimmungen eingehalten seien. Die Vorinstanz führte zusammengefasst aus, der VW Passat der Rekurrentin weise gemäss Typengenehmigung eine Fahrzeughöhe von 1447 bis 1498 mm auf. Gemäss dem Schweizerimporteur AMAG würden sich die unterschiedlichen Höhenmasse auf die Ausführung mit oder ohne Dachreling beziehen. Da es sich bei dem Fahrzeug der Rekurrentin um die Ausführung mit Dachreling handle, sei entsprechend von einer ursprünglichen Fahrzeughöhe von 1498 mm auszugehen. An der Fahrzeugprüfung vom 21. Juni 2017 habe die Rekurrentin das Messblatt mit den Massen vor und nach dem Umbau des Fahrzeugs nicht vorlegen können. Daher sei die Fahrzeughöhe über die Dachreling gemessen worden. Dabei habe sich eine Fahrzeughöhe von 1420 mm ergeben. Es handle sich also um eine Tieferlegung von 78 mm. Das Messblatt sei erst nachträglich durch die Rekurrentin ausgestellt und nachgereicht worden. Die Umbau-Bestätigung habe jedoch durch den Umbauer zu erfolgen. Vorliegend sei ein Gewindefahrwerk eingebaut worden. Gemäss TÜV-Teilegutachten sei damit eine Tieferlegung von bis zu 70 Millimetern möglich (act. 9/2). In der Eignungserklärung des Schweizer Fahrwerkimporteurs sei das Mass der Tieferlegung nicht angegeben (act. 9/3.1 und act. 9/3.2). Die Beibringung des Messblattes an der Fahrzeugprüfung wäre deshalb erforderlich gewesen. Die Vorinstanz reichte sodann Messungen ein, die sie nach ihren Angaben an einem originalen Fahrwerk eines baugleichen Fahrzeugs mit einer Dachreling vorgenommen hatte. Dabei wurde die Fahrzeughöhe mit 1496 mm gemessen. Bei einer Tieferlegung um 40 mm ergäbe sich eine Fahrzeughöhe von 1456 mm. Dies entspreche bis auf zwei Millimeter der Höhe, die bei der Prüfung vom 21. Juni 2017 als Vorgabe ermittelt worden sei. In der letzten Eingabe vom 3. November 2017 ging die Vorinstanz aufgrund der ursprünglichen Tieferlegung um ca. 20 mm und der Höhe der Dachreling von 30 mm von einer Fahrzeughöhe vor Tieferlegung von 1477 mm (1447 mm plus 30 mm) aus und kam nach Abzug von 40 mm auf eine zulässige Mindesthöhe von 1437 mm. b) Art. 34 Abs. 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41, abgekürzt: VTS) bestimmt, dass der Halter oder die Halterin der Zulassungsbehörde Änderungen an Fahrzeugen zu melden hat. Geänderte Fahrzeuge sind vor der Weiterverwendung nachzuprüfen. Unter anderem betrifft dies Änderungen der Abmessungen (Art. 34 Abs. 2 lit. b VTS). Gemäss Ziffer 4.5.4.3 der asa Richtlinien Nr. 2a über das Abändern und Umbauen von Motorwagen und Anhängern sind bei einer Tieferlegung allgemeine Bestimmungen zu beachten. Dabei geht es insbesondere um genügende Ein- und Ausfederwege sowie hinreichende Bodenfreiheit und Einhaltung des vorgeschriebenen Böschungswinkels. Dieser bezeichnet die maximale Steigung, die aus der Ebene angefahren werden kann. Sodann sind vorgegebene Mindestabstände zwischen verschiedenen Fahrzeugteilen einzuhalten. Tieferlegungen von bis zu 40 mm sind ausgehend von der "kleinsten" Fahrzeughöhe auf der Typengenehmigung zulässig, sofern

die allgemeinen Bestimmungen eingehalten sind. Für das Mass der Tieferlegung kann grundsätzlich auf die Angabe des Bauteile-Lieferanten abgestellt werden. Sind keine Angaben verfügbar oder ist der Wert veränderlich, was unter anderem beim Gewindefahrwerk der Fall ist, hat der Umbauer die Distanz Achsmittle – Kotflügelrand (vorne/hinten) vor (Originalzustand) und nach der Tieferlegung anzugeben. Bei den asa Richtlinien Nr. 2a handelt es sich nicht um ein Gesetz im formellen Sinn, sondern um durch die zuständigen Fachbehörden (Strassenverkehrsämter) einheitlich festgelegte Anforderungen bei der Prüfung von Motorfahrzeugen und Anhängern nach technischen Änderungen. Die Richtlinien sind im Internet abrufbar (unter <https://asa.ch>) und somit öffentlich zugänglich. Sie konkretisieren die allgemein gehaltene Formulierung in Art. 34 Abs. 2 lit. b VTS. Sowohl die Rekurrentin als auch die Vorinstanz beziehen sich darauf. Ihre Anwendbarkeit ist unbestritten. Gemäss Merkblatt des Strassenverkehrsamtes über Fahrwerksänderungen (abrufbar unter [www.stva.sg.ch](http://www.stva.sg.ch)) ist ferner eine Bestätigung des Bauteileherstellers, dass sich die neuen Bauteile für die Verwendung am betreffenden Fahrzeug eignen, im Original vorzulegen. Dabei sind TÜV-Zeugnisse oder nicht vom Federnhersteller ausgestellte Bestätigungen ungenügend. Sodann ist gemäss Merkblatt das Original-Messprotokoll von Distanz Achsmittle – Kotflügelrand (vorne/hinten) vor und nach erfolgter Tieferlegung beim Einbau eines Gewindefahrwerks erforderlich. c) Vorliegend wurde ein höhenverstellbares Gewindefahrwerk eingebaut. Damit ist gemäss TÜV-Teilegutachten eine Tieferlegung bis ca. 70 mm möglich (act. 9/2). Dementsprechend hätte die Rekurrentin ein Messprotokoll der Umbauerin über die vorgeschriebenen Messdaten vor und nach der Tieferlegung vorlegen müssen. Das nachträglich eingereichte Messblatt genügt diesen Anforderungen nicht. Erstens ist es durch die Rekurrentin selbst anstelle der Umbauerin unterzeichnet. Zweitens trägt es ein Datum, zu dem die Messung des Originalzustandes gar nicht mehr vorgenommen werden konnte, weil das Fahrzeug bereits zu einem früheren Zeitpunkt umgebaut worden war. Durch dieses Messblatt lässt sich somit nichts beweisen. Es stellt sich daher die Frage, ob sich die originale Fahrzeughöhe zum heutigen Zeitpunkt noch auf anderem Weg feststellen lässt. Die Rekurrentin behauptete, es sei von einer Ausgangshöhe von 1447 mm auszugehen, wohingegen die Vorinstanz zuerst von 1498 mm und in ihrer letzten Eingabe vom 3. November 2017 von 1477 mm ausging. Selbst die durch die Vorinstanz angefragte Automobilhändlerin AMAG konnte sich nicht klar dazu äussern, woraus sich die Bandbreite der Fahrzeughöhe von 1447 mm bis 1498 mm in der Typengenehmigung ergibt. So wurde die Vorinstanz von dieser lediglich dahingehend informiert, dass nicht ausgewiesen sei, dass sich die Differenz auf die Ausführung mit oder ohne Relling beziehe. Die Differenz und die Tatsache, dass die Fahrzeughöhe über die äussersten, fest mit dem Fahrzeug verbundenen Teile zu messen sei, lasse jedoch darauf schliessen (act. 9/6). Klare Rückschlüsse können gestützt auf die Akten nicht gezogen werden. Die Messung der Höhe der Relling durch die Rekurrentin zeigt jedoch, dass diese nicht 51 mm, sondern lediglich 30 mm beträgt (act. 13/A1 und act. 13/A2). Dies wurde von der Vorinstanz nicht bestritten, sondern in ihre aktualisierte Berechnung aufgenommen (act. 15). Gemäss Rekurrentin beziehen sich die restlichen 21 mm auf die unterschiedlichen Fahrzeugausführungen. Dabei machte sie geltend, dass ihr Fahrzeug aufgrund des Sportfahrwerks bereits im Originalzustand rund 20 mm tiefer gewesen sei als das von der Rekurrentin herangezogene Vergleichsobjekt, welches auf derselben Typengenehmigung beruht. Auch diese originale Tieferlegung wurde von der Vorinstanz im weiteren Schriftenwechsel nicht beanstandet, sondern bei ihrer Berechnung berücksichtigt. Die von der Rekurrentin behauptete originale

Fahrzeughöhe liegt aber nach wie vor bei 1447 mm, wohingegen die Vorinstanz von 1477 mm ausging. Dabei bezieht sich die Differenz von 30 mm wohl auf die Reling, die gemäss Rekurrentin nicht, gemäss Vorinstanz aber sehr wohl zum tiefsten Wert der Bandbreite der Fahrzeughöhe in der Typengenehmigung hinzuzurechnen ist. Exakt eruieren lässt sich die ursprüngliche Höhe nicht mehr. So ist die Bandbreite von 1447 bis 1498 mm nach wie vor nicht eindeutig erklärbar. Sodann können diverse Faktoren Auswirkungen auf die Fahrzeughöhe haben, beispielsweise unterschiedliche Fahrzeugausstattungen (durch ihr unterschiedliches Gewicht) sowie Zustand und Profiltiefe der Reifen sowie Reifendruck. Sowohl die Rekurrentin als auch die Vorinstanz berufen sich auf die zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr feststellbare originale Fahrzeughöhe, obwohl sich das Mass der Tieferlegung nach asa Richtlinien Nr. 2a nach der Änderung der Distanz Achsmittle – Kotflügelrand bestimmt. Diese Distanz ist kleiner und von weniger Faktoren abhängig als die Fahrzeughöhe, spielen doch dabei der exakte Radius des Reifens und die Reling keine Rolle. Diesbezüglich fällt auf, dass die Abmessungen beim von der Vorinstanz herangezogenen Vergleichs-Fahrzeug unverhältnismässig grösser sind als die von der Rekurrentin behaupteten ursprünglichen Abmessungen des rekurrentischen Fahrzeugs (act. 9/10 und act. 9/4). Beim Vergleichsfahrzeug wurde der Abstand von der Radmitte zur Unterkante des Kotflügelrandes vorne rechts mit 395 mm und vorne links mit 392 mm gemessen. Nimmt man zugunsten der Rekurrentin die kürzere Messung und zieht davon die behauptete ursprüngliche Tieferlegung von 20 mm ab, kommt man auf eine ursprüngliche Abmessung von 372 mm. Zieht man davon 40 mm für die maximal zulässige Tieferlegung ab, erhält man einen Wert von 332 mm. Gemäss Rekurrentin beträgt die aktuelle Abmessung 315 mm, wobei die ursprüngliche Abmessung 355 mm – also exakt 40 mm mehr – betragen haben soll. Diese ursprüngliche Abmessung lässt sich – analog zur ursprünglichen Fahrzeughöhe – nicht mehr überprüfen. Es gibt aber nicht den geringsten Hinweis, dass sie tatsächlich unter dem Wert von 372 mm gelegen hatte. Eine nachvollziehbare Begründung dafür gibt es jedenfalls nicht. Vielmehr lässt dies den Schluss zu, dass die ursprüngliche Abmessung um rund 17 mm grösser gewesen war als von der Rekurrentin behauptet. Diese Abweichung bewegt sich in einem Bereich, bei dem nicht mehr von einer Messungenauigkeit oder einer Abweichung im Toleranzbereich gesprochen werden kann. Zu einer Abweichung von 17 mm kam übrigens auch die Vorinstanz in ihrer Berechnung über die Fahrzeughöhe vom 3. November 2017 (act. 15). Folglich ist das im entsprechenden Verfahren maximal zulässige Mass der Tieferlegung von 40 mm nicht eingehalten. Das erforderliche Messprotokoll der Umbauerin hatte bei der Fahrzeugprüfung nicht vorgelegen, obwohl die Rekurrentin die massgeblichen Vorschriften offenkundig kannte (vgl. act. 1 und act. 9/4). Ob dies bewusst geschah, weil sie wusste, dass der Originalzustand eines bestimmten Fahrzeugs nach der Tieferlegung kaum mehr festgestellt werden kann, kann offenbleiben. Letztlich hat allein die Rekurrentin die Messunsicherheit zu verantworten, denn sie legte der Vorinstanz pflichtwidrig das Mass vor und nach dem Umbau nicht in korrekter Form vor. Da somit erstellt ist, dass das maximal zulässige Mass der Tieferlegung von 40 mm nicht eingehalten ist, ist nicht weiter zu prüfen, was unter der "kleinsten Fahrzeughöhe auf der TG bzw. dem COC" (asa Richtlinien Nr. 2a Ziffer 4.5.4.3) genau zu verstehen ist. Jedenfalls kann damit nicht gemeint sein, dass unabhängig von der konkreten Ausgangslage in jedem Fall von der kürzesten Abmessung gemäss Typengenehmigung ausgegangen werden kann. Gleichermassen kann vorliegend offenbleiben, ob die Vorschriften unter "Allgemeines" und "Mindestabstand" gemäss asa Richtlinie Nr. 2a Ziffer 4.5.4.3 eingehalten sind und wie beweiskräftig das vom

Rekurrenten beigebrachte TÜV-Teilegutachten (act. 9/2) sowie die Eignungserklärung (act. 9/3.1) sind. d) Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass das Fahrzeug der Rekurrentin um mehr als 40 mm tiefergelegt worden ist. Somit hat die Vorinstanz zu Recht erklärt, dass das Fahrzeug VW Passat der Rekurrentin die Fahrzeugprüfung vom 21. Juni 2017 aufgrund der technischen Änderung nicht bestanden habe und das Fahrzeug bis auf Weiteres nicht mehr für den Verkehr zugelassen sei. Der Rekurs vom 2. August 2017 erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen. Strebt die Rekurrentin nach wie vor eine Wiederzulassung ihres Fahrzeugs an, so hat sie die Beanstandungen zu beheben und das Fahrzeug erneut vorzuführen oder sie muss das Verfahren durchlaufen, das für eine Tieferlegung von mehr als 40 mm vorgesehen ist.

### **E. 3**

Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten der Rekurrentin aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'000.– erscheint angemessen (vgl. Art. 7 Ziff. 121 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Der Kostenvorschuss von Fr. 1'000.– ist zu verrechnen. Entscheid: 1. Der Rekurs wird abgewiesen. 2. Die Rekurrentin hat die amtlichen Kosten von Fr. 1'000.– zu bezahlen, unter Verrechnung des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.

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