

SO_GERICHTE VWBES.2018.357 vom 21. Januar 2019

SO Obergericht, 2019-01-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2018.357_d20190121

FR: SO_GERICHTE VWBES.2018.357 du 21 janvier 2019

IT: SO_GERICHTE VWBES.2018.357 del 21 gennaio 2019

Regeste

Führerausweisentzug

Erwägungen

E. 2

Mit Verfügung vom 3. September 2018 entzog die Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn (nachfolgend: MFK) A.____ den Führerausweis und den Lernfahrausweis der Kategorie BE wegen einer schweren Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften für die Dauer von sechs Monaten, dies, da ihm der Führerausweis im November 2015 bereits einmal wegen einer mittelschweren Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.10) entzogen worden war.

3.1 Dagegen liess A.____ (nachfolgend: Beschwerdeführer) am 12. September 2018 Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn erheben, mit den folgenden Rechtsbegehren:

3.2 Mit Präsidialverfügung vom 14. September 2018 wurde der Beschwerde die aufschiebende Wirkung erteilt.

3.3 Mit Vernehmlassung vom 28. September 2018 schloss die MFK auf Abweisung der Beschwerde.

3.4 Mit Replik vom 5. Oktober 2018 bestätigte der Beschwerdeführer die bereits gestellten Rechtsbegehren 1 und 2 sowie 4 und

E. 2.1

Der Beschwerdeführer rügt eine Verletzung seines rechtlichen Gehörs, indem die Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung auf das Argument der Verschuldenskomponente nicht eingegangen sei. Die Vorinstanz stelle in ihrer rechtlichen Würdigung seines Verhaltens einzig auf die objektiv festgestellte Überlast ab. Auf das subjektive Erfordernis gehe sie überhaupt nicht ein bzw. erachte dieses stillschweigend als gegeben. Aufgrund des formellen Charakters des Gehörsanspruchs ist diese Rüge vorab zu prüfen (vgl. statt vieler: Urteile des BGer 4A_453/2016 vom 16. Februar 2017 E. 2.4; 1C_492/2011 vom 23. Februar 2012 E. 2).

E. 2.2

Das rechtliche Gehör nach Art. 29 Abs. 2 Schweizerische Bundesverfassung (BV, SR 101) dient einerseits der Klärung des Sachverhalts, andererseits stellt es ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht beim Erlass eines Entscheids dar, welcher in die Rechtsstellung des Einzelnen eingreift. Der Betroffene hat das Recht, sich vor Erlass eines in seine Rechtsstellung eingreifenden Entscheids zur Sache zu äussern. Dazu gehört

insbesondere das Recht, Einsicht in die Akten zu nehmen, mit erheblichen Beweisanträgen gehört zu werden und an der Erhebung wesentlicher Beweise entweder mitzuwirken oder sich zumindest zum Beweisergebnis zu äussern, wenn dieses geeignet ist, den Entscheid zu beeinflussen (BGE 133 I 270 E. 3.1; 127 I 54 E. 2b). Der Anspruch auf rechtliches Gehör gebietet auch, dass die Behörde die Vorbringen der betroffenen Person auch tatsächlich hört, prüft und in der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Die Begründung des Entscheids muss so abgefasst sein, dass ihn der Betroffene gegebenenfalls sachgerecht anfechten kann. Sie muss kurz die wesentlichen Überlegungen nennen, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sie ihren Entscheid stützt. Nicht erforderlich ist, dass sich die Begründung mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt (BGE 138 IV 81 E. 2.2; 136 I 184 E. 2.2.1; 133 III 439 E. 3.3 mit Hinweisen).

E. 2.3

Ein Führerausweiszug nach Art. 16c SVG setzt eine konkrete oder jedenfalls erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Personen voraus, wobei eine erhöhte abstrakte Gefährdung bei der naheliegenden Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung anzunehmen ist. Kumulativ muss dazu das Verschulden schwer wiegen (Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl., Zürich 2015, Art. 16c N 4 mit Hinweisen). Wie bereits erwähnt, ist es nicht erforderlich, dass sich die Vorinstanz mit allen Parteistandpunkten ausführlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. In der Tat hat sich die MFK aber im angefochtenen Entscheid mit keinem Wort zum subjektiven Tatbestand von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG geäußert und damit das rechtliche Gehör verletzt. Selbst wenn indes von einer Verletzung des rechtlichen Gehörs auszugehen ist, wird der Mangel im Verfahren vor Verwaltungsgericht geheilt, weil das Verwaltungsgericht den Streitgegenstand mit voller Kognition beurteilt (§ 67bis Abs. 2 Verwaltungsrechtspflegegesetz [VRG, BGS 124.11]), sich der Beschwerdeführer vor Verwaltungsgericht genügend zur Sache äussern konnte und eine Rückweisung an die Vorinstanz zu einem formalistischen Leerlauf führen würde.

3.1 Die Vorinstanz erwog im angefochtenen Entscheid, in ihrer Stellungnahme zur Überlast komme die Abteilung Technik der MFK im Bericht vom 29. Juni 2018 zum Schluss, dass eine solche Überlast (wie die vorliegende) die Fahreigenschaften negativ beeinflusse und die Betriebssicherheit beeinträchtige, insbesondere die Funktion der Betriebsbremse des Anhängers. Dem Polizeirapport sei zu entnehmen, dass die Weiterfahrt durch die Polizei erst nach Abladen der Ladung bewilligt worden sei. Durch die Überladung sei eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer geschaffen worden. Es handle sich deshalb beim Vorfall vom 16. April 2018 um eine schwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften.

3.2 Der Beschwerdeführer bringt zusammengefasst und im Wesentlichen Folgendes vor: Er habe per 5. Dezember 2017 eine Anstellung bei der B.____ AG angetreten. Es sei seine erste Anstellung als Camion-Chauffeur. Am Morgen des 16. April 2018 habe er sich wie gewohnt auf dem Firmenareal der B.____ AG in [...] eingefunden. Der zuständige Disponent habe ihm die Frachtpapiere derjenigen Waren übergeben, die zuvor von den Lageristen in den Camion und Anhänger geladen worden seien. Er habe einen Kontrollblick in den Camion und dessen Anhänger geworfen, um sicher zu gehen, dass die Lageristen die Waren korrekt und gesichert verstaut haben. Bei seinem Kontrollblick habe sich das gleiche Bild wie jeden Morgen zuvor geboten. Die Ladung habe kompakt und gut geordnet ausgesehen.

Als Neuling bei seiner Arbeitgeberin habe es für ihn keine Veranlassung gegeben, an den vorgängigen Beladungsarbeiten der Lageristen zu zweifeln. Aufgrund der geschilderten Gesamtumstände sei von unbewusst fahrlässigem Handeln auszugehen. Die unterlassene Nachkontrolle der Beladung bzw. das Vertrauen in die erfahrenen Lageristen könne nicht auf die Stufe rücksichtsloses Verhalten gehoben werden. Es sei völlig lebensfremd zu erwarten, dass ein Neuling den langjährigen Mitarbeitern in den ersten Anstellungsmonaten vorschreibe, wie sie den Anhänger zu beladen hätten. In subjektiver Hinsicht könne ihm deshalb bloss ein leichter Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden. Er habe es bloss sorgfaltswidrig unterlassen, seine Ladung resp. den Frachtbrief eingehend (nach-) zu kontrollieren. Von einem rücksichtslosen Verhalten könne keine Rede sein. Das habe auch der Statthalter des Bezirks Hinwil erkannt, zumal er ihn nur zu einer Übertretung verurteilt habe. Der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung gebiete es, die subjektive Seite der Angelegenheit straf- als auch administrativrechtlich gleich zu bewerten. Nach dem Gesagten ergebe sich, dass er mit der Überlast zwar objektiv eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen habe, ihn aber subjektiv nur ein leichtes oder allerhöchstens ein mittelschweres Verschulden getroffen habe. Sein Verhalten sei folglich als mittelschwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften zu qualifizieren.

3.3 In ihrer Vernehmlassung hielt die Vorinstanz dem Beschwerdeführer entgegen, gemäss Art. 57 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) habe sich der Fahrzeugführer vor Antritt der Fahrt zu vergewissern, dass sich das Fahrzeug und die Ladung in betriebssicherem Zustand befinden. Der Beschwerdeführer habe eine Fahrzeugkombination gelenkt, obwohl die zulässige Stützlast und die zulässige Deichsellast massiv, jeweils um mehr als das Doppelte, überschritten worden seien. Dies müsse er sich anrechnen lassen, und zwar unabhängig davon, dass er darauf gezählt habe, dass die langjährigen Mitarbeiter des Unternehmens mit Sicherheit gewusst hätten, wie und bis zu welcher Gewichtsgrenze sie den Anhänger hätten beladen dürfen. Als Lenker sei der Beschwerdeführer für die Einhaltung der Verkehrsvorschriften und damit auch für das korrekte Laden der von ihm geführten Fahrzeugkombination verantwortlich (Art. 26 Abs. 1 SVG). Er müsse sich demnach den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit gefallen lassen, selbst wenn er die Grundregeln für das korrekte Beladen des von ihm geführten Anhängers nicht gekannt oder sich sorgfaltswidrig darüber hinweggesetzt habe. Somit vermöge ihn nicht zu entlasten, dass er als Neuling bei seiner Arbeitgeberin tätig gewesen sei und keine Veranlassung gesehen habe, an den vorgängigen Beladungsarbeiten der viel erfahreneren Lageristen zu zweifeln. Immerhin sei er bei seiner Arbeitgeberin seit dem 5. Dezember 2017 angestellt. Hinzu komme, dass gemäss Anzeige des kommunalen Polizeikorps des Kantons Zürich habe festgestellt werden können, dass die Federung der vom Beschwerdeführer gelenkten Fahrzeugkombination stark zusammengedrückt worden sei. Dies hätte dem Beschwerdeführer vor Beginn der fraglichen Fahrt auffallen müssen. Es treffe ihn somit ein schweres Verschulden.

4.1 Gemäss Art. 29 SVG dürfen Fahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strasse nicht beschädigt werden. Laut Art. 30 Abs. 2 SVG dürfen Fahrzeuge nicht überladen werden. Ergänzend hält Art. 57 Abs. 1 VRV fest, dass sich der Führer zu vergewissern hat, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsgemäsem Zustand sind und das erforderliche Zubehör, wie das Pannensignal,

vorhanden ist. Art. 67 VRV legt maximale Betriebsgewichte für diverse Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen fest. Gemäss dessen Abs. 5 darf das Betriebsgewicht der Anhänger die im Fahrzeugausweis des Zugfahrzeugs eingetragene Anhängelast nicht überschreiten.

4.2 Das Gesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a-c SVG). Gemäss Art. 16b SVG begeht eine mittelschwere Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a). Gemäss Art. 16c SVG begeht eine schwere Widerhandlung, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a).

4.3 Die mittelschwere Widerhandlung stellt nach Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG einen Auffangtatbestand dar. Sie 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. Die Annahme einer schweren Widerhandlung setzt kumulativ eine qualifizierte objektive Gefährdung und ein qualifiziertes Verschulden voraus. Ist die Gefährdung gering, aber das Verschulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt eine mittelschwere Widerhandlung vor (statt vieler Urteil des BGer 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012 E. 2.2).

4.4 Ein Strafurteil 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 (BGE 136 II 447 E. 3.1). Vorliegend hat der Statthalter des Bezirks Hinwil den Beschwerdeführer vor Erlass des Strafbefehls vom 18. Mai 2018 nicht selber angehört und auch keine weiteren technischen Abklärungen zur Gefährdungssituation getroffen. Insofern war die Vorinstanz bei der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts weitgehend frei, zumal sie selber zusätzlich einen Bericht ihres amtsinternen technischen Büros eingeholt hat.

4.5 Die vom Beschwerdeführer verletzten Vorschriften sollen vorab sicherstellen, dass nur betriebssichere Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden und diese so beladen werden, dass die Ladung die Betriebssicherheit, sei es durch überhöhtes Gewicht, falsche Verteilung des Gewichts oder ungenügende Sicherung, nicht beeinträchtigt. Diese Normen tragen insbesondere zur Sicherheit auf Autobahnen bei, wo die Verkehrsteilnehmer mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Es handelt sich dabei um wichtige Verkehrsvorschriften (Urteile des BGer 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.1 mit Hinweisen), die mit jenen über die Geschwindigkeit (vgl. BGE 123 II 37 E. 1c) oder die Abstände (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2.1) vergleichbar sind.

4.6 Die Beurteilung, ob eine erhöhte abstrakte Gefährdung vorliegt, hängt von den konkreten Umständen des Einzelfalls ab (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2; Urteil des BGer 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.2). So erklärte das Bundesgericht im Urteil 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012, dass trotz teils massiver Überschreitung der zulässigen Sattel-, Achs- und Reifenbelastung das Gesamtgewicht eines mit Düngersäcken beladenen Sattelschleppers nur geringfügig überschritten war (um 6.7 %) und deshalb die Verkehrssicherheit nicht nennenswert beeinträchtigt wurde (E. 3.1). In der Rechtsprechung finden sich aber auch Fälle, in denen das Bundesgericht bereits bei einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts eines Kleintransporters um 34.11 % bzw. 54.09 % von einer erhöhten bzw. erheblichen abstrakten Gefährdung ausging (Urteile 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 4.3; 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 4.2). In einem anderen Fall bejahte es eine schwere Widerhandlung bei einem Kleintransporter, der das zulässige Gesamtgewicht um 126.69 % bzw. die zulässige Nutzlast gar um 341 % überschritten hatte (Urteil 1C_353/2010 vom 12. Januar 2011 E. 2.4).

4.7 Weitschweifige Erwägungen zur Hervorrufung einer ernstlichen Gefährdung erübrigen sich vorliegend, da die Verwirklichung des objektiven Tatbestands auch vom Beschwerdeführer zugestanden ist. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass die aufgrund der Frachtpapiere feststellbare Überschreitung des Gesamtzuggewichts um 3.9 % nicht massiv ist.

E. 3

Der Beschwerde sei die aufschiebende Wirkung zu erteilen.

E. 3.1

Die Vorinstanz erwog im angefochtenen Entscheid, in ihrer Stellungnahme zur Überlast komme die Abteilung Technik der MFK im Bericht vom 29. Juni 2018 zum Schluss, dass eine solche Überlast (wie die vorliegende) die Fahreigenschaften negativ beeinflusse und die Betriebssicherheit beeinträchtige, insbesondere die Funktion der Betriebsbremse des Anhängers. Dem Polizeirapport sei zu entnehmen, dass die Weiterfahrt durch die Polizei erst nach Abladen der Ladung bewilligt worden sei. Durch die Überladung sei eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer geschaffen worden. Es handle sich deshalb beim Vorfall vom 16. April 2018 um eine schwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften.

E. 3.2

Der Beschwerdeführer bringt zusammengefasst und im Wesentlichen Folgendes vor: Er habe per 5. Dezember 2017 eine Anstellung bei der B.____ AG angetreten. Es sei seine erste Anstellung als Camion-Chauffeur. Am Morgen des 16. April 2018 habe er sich wie gewohnt auf dem Firmenareal der B.____ AG in [...] eingefunden. Der zuständige Disponent habe ihm die Frachtpapiere derjenigen Waren übergeben, die zuvor von den Lageristen in den Camion und Anhänger geladen worden seien. Er habe einen Kontrollblick in den Camion und dessen Anhänger geworfen, um sicher zu gehen, dass die Lageristen die Waren korrekt und gesichert verstaut haben. Bei seinem Kontrollblick habe sich das gleiche Bild wie jeden Morgen zuvor geboten. Die Ladung habe kompakt und gut geordnet ausgesehen. Als Neuling bei seiner Arbeitgeberin habe es für ihn keine Veranlassung gegeben, an den vorgängigen Beladungsarbeiten der Lageristen zu zweifeln. Aufgrund der geschilderten Gesamtumstände sei von unbewusst fahrlässigem Handeln auszugehen. Die unterlassene Nachkontrolle der Beladung bzw. das Vertrauen in die erfahrenen Lageristen könne nicht

auf die Stufe rücksichtsloses Verhalten gehoben werden. Es sei völlig lebensfremd zu erwarten, dass ein Neuling den langjährigen Mitarbeitern in den ersten Anstellungsmonaten vorschreibe, wie sie den Anhänger zu beladen hätten. In subjektiver Hinsicht könne ihm deshalb bloss ein leichter Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden. Er habe es bloss sorgfaltswidrig unterlassen, seine Ladung resp. den Frachtbrief eingehend (nach-) zu kontrollieren. Von einem rücksichtslosen Verhalten könne keine Rede sein. Das habe auch der Statthalter des Bezirks Hinwil erkannt, zumal er ihn nur zu einer Übertretung verurteilt habe. Der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung gebiete es, die subjektive Seite der Angelegenheit straf- als auch administrativrechtlich gleich zu bewerten. Nach dem Gesagten ergebe sich, dass er mit der Überlast zwar objektiv eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen habe, ihn aber subjektiv nur ein leichtes oder allerhöchstens ein mittelschweres Verschulden getroffen habe. Sein Verhalten sei folglich als mittelschwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften zu qualifizieren.

E. 3.3

In ihrer Vernehmlassung hielt die Vorinstanz dem Beschwerdeführer entgegen, gemäss Art. 57 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) habe sich der Fahrzeugführer vor Antritt der Fahrt zu vergewissern, dass sich das Fahrzeug und die Ladung in betriebs sicherem Zustand befinden. Der Beschwerdeführer habe eine Fahrzeugkombination gelenkt, obwohl die zulässige Stützlast und die zulässige Deichsellast massiv, jeweils um mehr als das Doppelte, überschritten worden seien. Dies müsse er sich anrechnen lassen, und zwar unabhängig davon, dass er darauf gezählt habe, dass die langjährigen Mitarbeiter des Unternehmens mit Sicherheit gewusst hätten, wie und bis zu welcher Gewichtsgrenze sie den Anhänger hätten beladen dürfen. Als Lenker sei der Beschwerdeführer für die Einhaltung der Verkehrsvorschriften und damit auch für das korrekte Laden der von ihm geführten Fahrzeugkombination verantwortlich (Art. 26 Abs. 1 SVG). Er müsse sich demnach den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit gefallen lassen, selbst wenn er die Grundregeln für das korrekte Beladen des von ihm geführten Anhängers nicht gekannt oder sich sorgfaltswidrig darüber hinweggesetzt habe. Somit vermöge ihn nicht zu entlasten, dass er als Neuling bei seiner Arbeitgeberin tätig gewesen sei und keine Veranlassung gesehen habe, an den vorgängigen Beladungsarbeiten der viel erfahreneren Lageristen zu zweifeln. Immerhin sei er bei seiner Arbeitgeberin seit dem 5. Dezember 2017 angestellt. Hinzu komme, dass gemäss Anzeige des kommunalen Polizeikorps des Kantons Zürich habe festgestellt werden können, dass die Federung der vom Beschwerdeführer gelenkten Fahrzeugkombination stark zusammengedrückt worden sei. Dies hätte dem Beschwerdeführer vor Beginn der fraglichen Fahrt auffallen müssen. Es treffe ihn somit ein schweres Verschulden.

E. 3.4

Mit Replik vom 5. Oktober 2018 bestätigte der Beschwerdeführer die bereits gestellten Rechtsbegehren 1 und 2 sowie 4 und

E. 3.5

Am 21. Januar 2019 fand eine Hauptverhandlung mit Befragung des Beschwerdeführers statt. Es wird auf das separate Befragungsprotokoll verwiesen. 4. Für die Parteistandpunkte und die Erwägungen der Vorinstanz wird grundsätzlich auf die Akten verwiesen. Soweit erforderlich, ist nachfolgend darauf einzugehen. II. 1. Die Beschwerde ist frist- und formgerecht erhoben worden. Sie ist zulässiges Rechtsmittel und das Verwaltungsgericht

zur Beurteilung zuständig (vgl. § 49 Gerichtsorganisationsgesetz, GO, BGS 125.12). Der Beschwerdeführer ist durch den angefochtenen Entscheid beschwert und damit zur Beschwerde legitimiert. Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 4

Dem Beschwerdeführer sei die unentgeltliche Rechtspflege zu gewähren unter Beiordnung des Unterzeichnenden als sein unentgeltlicher Rechtsvertreter.

E. 4.1

Gemäss Art. 29 SVG dürfen Fahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strasse nicht beschädigt werden. Laut Art. 30 Abs. 2 SVG dürfen Fahrzeuge nicht überladen werden. Ergänzend hält Art. 57 Abs. 1 VRV fest, dass sich der Führer zu vergewissern hat, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsgemäsem Zustand sind und das erforderliche Zubehör, wie das Pannensignal, vorhanden ist. Art. 67 VRV legt maximale Betriebsgewichte für diverse Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen fest. Gemäss dessen Abs. 5 darf das Betriebsgewicht der Anhänger die im Fahrzeugausweis des Zugfahrzeugs eingetragene Anhängelast nicht überschreiten.

E. 4.2

Das Gesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a-c SVG). Gemäss Art. 16b SVG begeht eine mittelschwere Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a). Gemäss Art. 16c SVG begeht eine schwere Widerhandlung, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Abs. 1 lit. a).

E. 4.3

Die mittelschwere Widerhandlung stellt nach Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG einen Auffangtatbestand dar. Sie 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. Die Annahme einer schweren Widerhandlung setzt kumulativ eine qualifizierte objektive Gefährdung und ein qualifiziertes Verschulden voraus. Ist die Gefährdung gering, aber das Verschulden hoch, oder umgekehrt die Gefährdung hoch und das Verschulden gering, liegt eine mittelschwere Widerhandlung vor (statt vieler Urteil des BGer 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012 E. 2.2).

E. 4.4

Ein Strafurteil 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 (BGE 136 II 447 E. 3.1). Vorliegend hat der Statthalter des Bezirks Hinwil den Beschwerdeführer vor Erlass des Strafbefehls vom 18. Mai 2018 nicht selber angehört und auch keine weiteren technischen Abklärungen zur Gefährdungssituation getroffen. Insofern war die Vorinstanz bei der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts weitgehend frei, zumal sie selber zusätzlich einen Bericht ihres amtsinternen technischen Büros eingeholt hat.

E. 4.5

Die vom Beschwerdeführer verletzten Vorschriften sollen vorab sicherstellen, dass nur betriebssichere Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden und diese so beladen werden, dass die Ladung die Betriebssicherheit, sei es durch überhöhtes Gewicht, falsche Verteilung des Gewichts oder ungenügende Sicherung, nicht beeinträchtigt. Diese Normen tragen insbesondere zur Sicherheit auf Autobahnen bei, wo die Verkehrsteilnehmer mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Es handelt sich dabei um wichtige Verkehrsvorschriften (Urteile des BGer 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.1 mit Hinweisen), die mit jenen über die Geschwindigkeit (vgl. BGE 123 II 37 E. 1c) oder die Abstände (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2.1) vergleichbar sind.

E. 4.6

Die Beurteilung, ob eine erhöhte abstrakte Gefährdung vorliegt, hängt von den konkreten Umständen des Einzelfalls ab (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2; Urteil des BGer 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.2). So erklärte das Bundesgericht im Urteil 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012, dass trotz teils massiver Überschreitung der zulässigen Sattel-, Achs- und Reifenbelastung das Gesamtgewicht eines mit Düngersäcken beladenen Sattelschleppers nur geringfügig überschritten war (um 6.7 %) und deshalb die Verkehrssicherheit nicht nennenswert beeinträchtigt wurde (E. 3.1). In der Rechtsprechung finden sich aber auch Fälle, in denen das Bundesgericht bereits bei einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts eines Kleintransporters um 34.11 % bzw. 54.09 % von einer erhöhten bzw. erheblichen abstrakten Gefährdung ausging (Urteile 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 4.3; 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 4.2). In einem anderen Fall bejahte es eine schwere Widerhandlung bei einem Kleintransporter, der das zulässige Gesamtgewicht um 126.69 % bzw. die zulässige Nutzlast gar um 341 % überschritten hatte (Urteil 1C_353/2010 vom 12. Januar 2011 E. 2.4).

E. 4.7

Weitschweifige Erwägungen zur Hervorrufung einer ernstlichen Gefährdung erübrigen sich vorliegend, da die Verwirklichung des objektiven Tatbestands auch vom Beschwerdeführer zugestanden ist. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass die aufgrund der Frachtpapiere feststellbare Überschreitung des Gesamtzuggewichts um 3.9 % nicht massiv ist.

E. 5

Zudem stellte er den Antrag auf Durchführung einer mündlichen Gerichtsverhandlung.

3.5 Am 21. Januar 2019 fand eine Hauptverhandlung mit Befragung des Beschwerdeführers statt. Es wird auf das separate Befragungsprotokoll verwiesen.

4. Für die Parteistandpunkte und die Erwägungen der Vorinstanz wird grundsätzlich auf die Akten verwiesen. Soweit erforderlich, ist nachfolgend darauf einzugehen.

II.

1. Die Beschwerde ist frist- und formgerecht erhoben worden. Sie ist zulässiges Rechtsmittel und das Verwaltungsgericht zur Beurteilung zuständig (vgl. § 49 Gerichtsorganisationsgesetz, GO, BGS 125.12). Der Beschwerdeführer ist durch den angefochtenen Entscheid beschwert und damit zur Beschwerde legitimiert. Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 5.1

Strittig und zu prüfen ist, ob die subjektive Komponente von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG gegeben ist.

E. 5.2

In subjektiver Hinsicht wird ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten gefordert, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Dies ist zu bejahen, wenn der Fahrer sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kommt aber auch in Betracht, wenn der Fahrer die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht. Die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung setzt in diesem Fall voraus, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen).

E. 5.3

Anlässlich der Parteibefragung an der Hauptverhandlung schilderte der Beschwerdeführer einen normalen Arbeitstag. Er führte dazu aus, um ca. 5.20 Uhr finde er sich auf dem Firmengelände ein. Dort hole er dann die (Liefer-)Scheine. Die Scheine würden Gewichtsangaben erhalten, welche jedoch oft nicht genau stimmten. Auf dem Firmenareal selbst gebe es keine Waage. Seit dem Vorfall vom 16. April 2018 beharre er darauf, dass zu Schweres abgeladen werde. Das führe natürlich zu Druck, denn die Kunden müssten rechtzeitig beliefert werden. Er habe die «[...]Tour» und müsse deshalb durch den Gubrist. Nach der Kontrolle der Scheine mache er die Hebebühne auf und schaue, ob gut geladen sei. Die Waren würden vom «Nachtverlad» verladen. Wenn er dann bei einem Kunden eine Palette entlade, schaue er immer selbst, dass die übrigen Paletten gut geladen seien. Von seiner Arbeitgeberin habe er nie eine Anleitung bekommen, wie zu verladen sei. Auch am Morgen des 16. April 2018 habe er die Scheine kontrolliert. Der Disponent habe ihn zur Eile ermahnt. Nachdem er von der Polizei angehalten worden sei, habe er das Fahrzeug zum Wägen zum dortigen Werkhof gefahren. Erst dort sei ihm klargeworden, dass das Fahrzeug überladen gewesen sei. Beim Fahren habe er nichts gemerkt. Die Polizei habe ihm dann gezeigt, wie er richtig hätte beladen müssen.

E. 5.4

In seinem Urteil 1C_456/2011 hatte das Bundesgericht das Verhalten eines Berufschaffeurs zu werten, der den von ihm gefahrenen Sattelzug selber beladen hatte. Es zog dazu in Erwägung, als ausgebildetem Berufschaffeur habe dem Beschwerdeführer bewusst sein müssen, wieviel Gewicht er habe laden dürfen, wie er die Ladung auf dem von ihm gefahrenen Sattelzug zu verteilen und wie er sie zu sichern gehabt hätte. Er habe damit klarerweise erheblich fahrlässig gehandelt, insbesondere indem er die Ladung falsch verteilt und sie ungenügend gesichert habe. Letzteres sei ihm auch bewusst gewesen, habe er doch

ausgesagt, dass ihm die Mittel zur ordentlichen Sicherung der Ladung gefehlt hätten. Dass er den Sattelschlepper erst vor kurzem übernommen hatte und mit dem Fahrzeug noch wenig vertraut war, vermochte ihn zwar ebenso wenig zu entschuldigen wie der auf ihm lastende Druck, den Auftrag zeitgerecht auszuführen; die beiden Umstände lassen sein Verschulden indessen nach Auffassung des Bundesgerichts in einem etwas milderem Licht erscheinen. Mit Blick darauf, dass er das Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination «nur» um 6.7% überschritten hatte, ging es von zwar erheblichem Verschulden, nicht aber von einem grob fahrlässigen, rücksichtslosen Verhalten aus (a.a.O., E. 3.2).

E. 5.5

Auch im vorliegenden Fall kann nicht von einem grobfahrlässigen, rücksichtslosen Verhalten des Beschwerdeführers ausgegangen werden: In subjektiver Hinsicht ist zwar davon auszugehen, dass dem Beschwerdeführer als Lenker eines Lieferwagens bekannt war, dass er Fahrzeug und Ladung auf ihre Betriebssicherheit hätte untersuchen sollen, und diese Regel in pflichtwidriger Unvorsichtigkeit missachtete. Allerdings hat er in nachvollziehbarer Weise die Umstände geschildert, wie es zur Verkehrswiderhandlung gekommen ist: Die Fahrzeugkomposition war bereits durch einen Disponenten beladen worden, bei einem Blick auf die Ladung ist dem Beschwerdeführer nichts Aussergewöhnliches aufgefallen, auch gespürt habe er die Überladung nicht, er sei unter zeitlichem Druck gestanden. Hinzu kommt, dass der Beschwerdeführer zuvor längere Zeit arbeitslos gewesen ist und unter zusätzlichem Druck stand, den Anforderungen des Arbeitgebers zu genügen. Eine Möglichkeit, nachzuwägen, besteht gemäss Aussage des Beschwerdeführers auf dem Firmengelände gar nicht. Das entschuldigt den Beschwerdeführer zwar keineswegs, lässt aber sein Verschulden in einem etwas milderem Licht erscheinen. Insgesamt kann sein Verhalten deshalb in subjektiver Hinsicht nicht als geradezu grob fahrlässig bzw. rücksichtslos qualifiziert werden.

E. 5.6

Nach dem Gesagten ist dem Beschwerdeführer (auch) in administrativrechtlicher Hinsicht keine grobe Fahrlässigkeit anzulasten. Damit hat er sich eine mittelschwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG zu Schulden kommen lassen.

6.1 Die Beschwerde erweist sich somit als begründet, sie ist gutzuheissen: Die Verfügung des BJD vom 3. September 2018 ist aufzuheben. Dem Beschwerdeführer ist der Führerausweis für einen Monat zu entziehen (Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG). Dies entspricht der gesetzlichen Mindestentzugsdauer, welche nicht unterschritten werden darf (vgl. Art. 16 Abs. 3 SVG).

6.2 Bei diesem Ausgang hat der Kanton Solothurn die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht in der Höhe von CHF 1'300.00 zu tragen. Ferner hat der Kanton Solothurn dem Beschwerdeführer eine Parteientschädigung zu entrichten. Diese wird antragsgemäss auf CHF 2'726.40 (inkl. MwSt. und Auslagen) festgesetzt.

6.3 Beim vorliegenden Verfahrensausgang ist das Gesuch des Beschwerdeführers um Gewährung der unentgeltlichen Rechtspflege gegenstandslos geworden.

E. 7

Der Beschwerde wurde mit Verfügung vom 14. September 2018 die aufschiebende Wirkung erteilt. Es ist deshalb eine neue Frist zur Einsendung des Führerausweises und allfällig vorhandener weiterer Ausweise zu setzen. Diese sind der MFK innert 30 Tagen

nach Rechtskraft des vorliegenden Urteils einzusenden.

Demnach wird erkannt:

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Eröffnung des begründeten Urteils beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlichrechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden (Adresse: 1000 Lausanne 14). Die Frist wird durch rechtzeitige Aufgabe bei der Schweizerischen Post gewahrt. Die Frist ist nicht erstreckbar. Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten. Für die weiteren Voraussetzungen sind die Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes massgeblich.

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Die Präsidentin

Scherrer Reber

Die Gerichtsschreiberin

Kofmel

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